Jahres-Bericht

der

Handelskammer

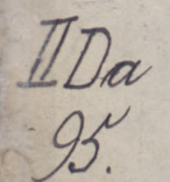
zu

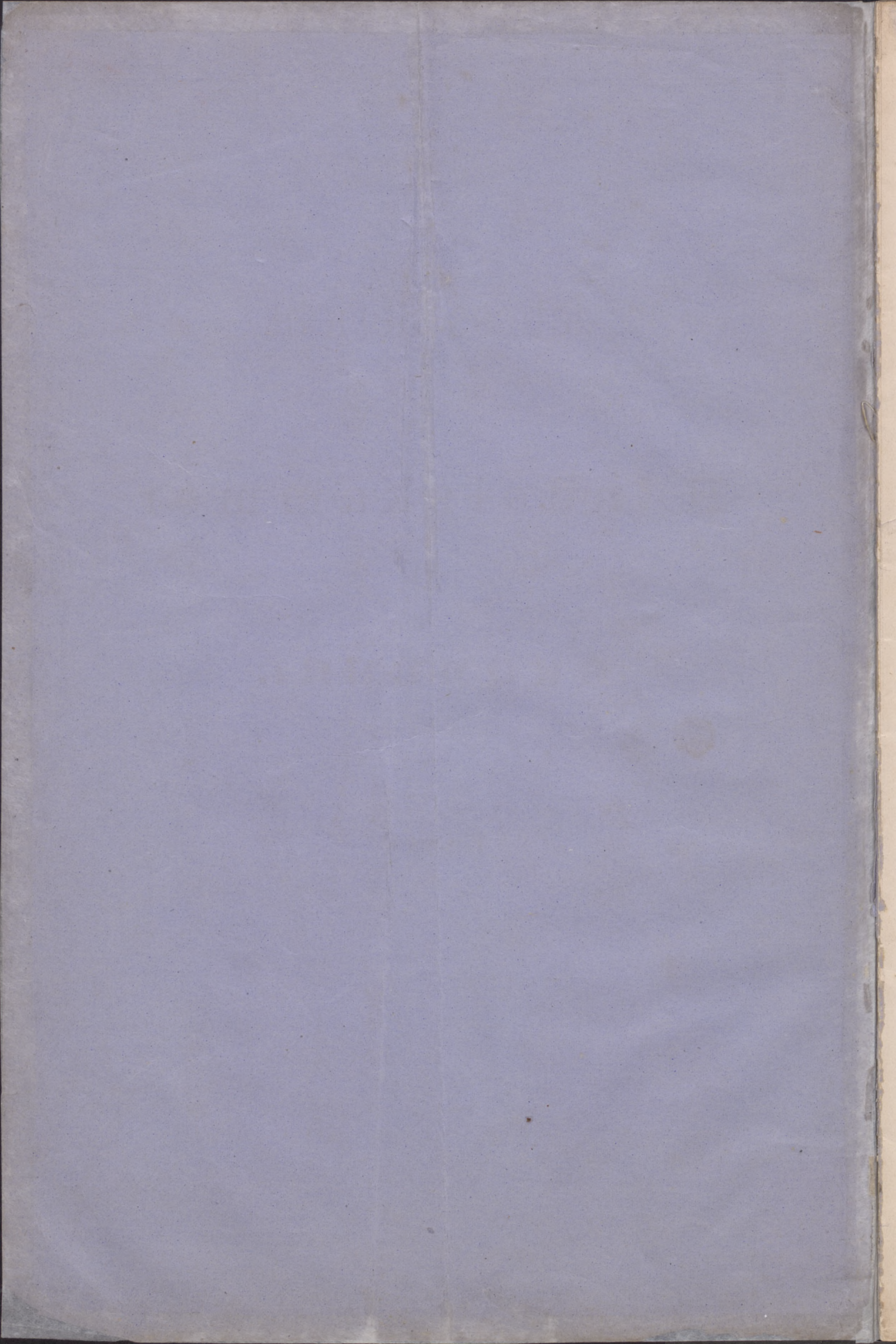
BROMBERG

pro

1880.

Bromberg.
Druck von C. F. Fischer.
1881.





Jahres-Bericht

der

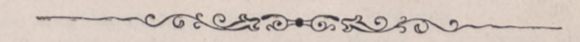
Handelskammer

zu

BROMBERG

pro

1880.



Bromberg.
Druck von C. F. Fischer.
1881.

Dem Königlichen Ministerium für Handel und Gewerbe

zu

Berlin

beehrt sich die unterzeichnete Handelskammer gemäss § 32 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 nachstehenden Jahresbericht pro 1880 zu überreichen.

A. Allgemeine Lage des Handels und Verkehrs.

Die Hoffnungen und Befürchtungen, welche gelegentlich der Wandlung unserer Handelspolitik sich in fast allen Erwerbszweigen kundgaben, können selbstredend heute noch nicht vollends ihre Bestätigung oder Widerlegung gefunden haben. Wo aber positive Wirkungen der neuen Wirthschaftsrichtung schon wahrnehmbar sind, ist der günstige Erfolg hinter dem Mass der Erwartung zurückgeblieben; aber auch der Nachtheil war im Allgemeinen bisher nicht so schwerwiegend, als Anfangs befürchtet wurde. Weil aber leicht erkenntlich wird, dass diese Abschwächung nach beiden Seiten hin grösstentheils aus aussergewöhnlichen Umständen und abnormen Veränderungen hervorgegangen ist, so gewinnt bei genauer Prüfung der letzteren unsere vor Jahresfrist geäusserte Ueberzeugung ihre Bestätigung. Wie nämlich die langjährigen Erfahrungen und die Entwickelungsgeschichte jedes Wirthschaftslebens lehren, musste nach der jahrelangen Krisis nicht nur in unserem Vaterlande, sondern auch in den handelsbefreundeten Staaten naturgemäss eine Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse zu erwarten sein.

Dieser natürliche, gewöhnlich sich langsam vollziehende Umschwung in der Grossindustrie wurde aufgehalten und geschwächt durch repressive Massregeln des Auslandes, wohin sich der Export grösstentheils mit Hülfe der mühsam errungenen Verkehrserleichterungen im Laufe der Jahre wesentlich gesteigert hatte. In natürlicher Folge davon musste auch die den Binnenconsum weit übersteigende Production eine ansehnliche Vermehrung erfahren, und nun zeigen sich für den Absatz dieser Producte nach dem Auslande die von diesem eingeführten Zollerhöhungen und Eingangsabgaben namentlich da, wo sie zu Repressalien gegen den deutschen Zolltarif von 1879 bestimmt waren, sehr hemmend. Insbesondere ist dies im Verkehr mit Russland leicht wahrnehmbar. Seit Jahren war bekanntlich die russische Regierung trotz der ohnehin schon beträchtlichen Eingangszölle dort darauf bedacht, direct oder mittelbar durch die Forderung der Goldzahlungen für Zölle diese, angeblich aus staatsfinanziellen Rücksichten, zu erhöhen.

Es schien bis 1879 unserer Regierung gelungen zu sein, die Ausführung dieses den deutschen Export schädigenden Planes jahrelang glücklicherweise unter Hinweis auf die bis dahin geltenden mässigen deutschen Einfuhrzölle, auf die dem russischen Exporte zu Lande so sehr förderlichen Verkehrserleichterungen wie Tarife etc. zu beseitigen und den Nachbarstaat von den Nachtheilen seiner projectirten Massregeln bisher zu überzeugen. Als aber 1879 der deutsche Zolltarif mit neuen Eingangszöllen und beträchtlichen Erhöhungen der bestehenden Zollsätze eingeführt wurde, waren auch die deutscherseits bis dahin geltend gemachten Motive hinfällig geworden, und Russland beeilte sich, unausgesetzt bis auf den heutigen Tag gleichfalls nicht nur neue Eingangsabgaben, sondern auch Zollerhöhungen nebst vielen beschwerlichen Formalitäten in der Abfertigung einzuführen. Dadurch wurde aber ein sehr lohnendes Absatzgebiet für einzelne junge Industriezweige unserer Gegend, wie für Gerberei, Maschinenbauanstalten, Eisengiessereien verkleinert, und auch der Vermittelungsverkehr, welcher sich den Export westdeutscher Industrieerzeugnisse angelegen sein lässt, leidet darunter.

Noch weniger vortheilhaft erwies sich aber der Zolltarif von 1879 für den Import russischer Rohproducte, mit welchem ganz beträchtliche Erwerbszweige unserer Bevölkerung verbunden sind. Der Zollschutz, der mit der Einführung einer Eingangsabgabe auf Getreide intendirt wurde, zeigt sich nach unseren Informationen in landwirthschaftlichen Kreisen auch für diese wirkungslos wegen der Verschiedenheit der im Inlande erzeugten und vom Auslande importirten Körnergattungen. Unser Weizen findet seiner guten Qualität wegen die bestmögliche Verwerthung im Auslande durch den Zwischenhandel in den Seestädten, wohin auch die meisten Landwirthe directe Verladungen machen. Im heimischen Consum dagegen wird hauptsächlich Roggen — und die Billigkeit desselben ist ein Hauptbedingniss — verwendet, welcher nun zunächst aus Russland bezogen werden muss, erstens weil das Verbrauchsquantum auch nicht annähernd im Inlande gedeckt werden kann und dann, weil es unwirthschaftlich wäre, den kostspieligen und fruchtbaren Boden mit minderwerthiger Körnergattung zu bebauen. Dazu kommt noch die ganz unerwartete Ausdehnung der landwirthschaftlichen Industrien in unserer Gegend. Die Brennereien erfuhren nicht nur eine Vermehrung, sondern auch eine Ausdehnung in den bestehenden Anlagen, und in allen Theilen unseres Bezirkes entstanden und entstehen ganz umfangreiche Zuckerfabriken; ebenso wird neuester Zeit auch der Anlage von Stärkefabriken besondere Beachtung gewidmet. — Alle diese industriellen Anlagen geben oder versprechen eine gute Rentabilität, und es ist somit erklärlich, dass in immer ausgedehnterem Masse der Anbau von Rüben, Kartoffeln und anderen Hackfrüchten die weniger rentable Getreideproduction schmälert. Unsere Getreidehändler finden in dem Getreidezoll eine Schmälerung und Erschwerung ihres Erwerbszweiges und auch die vielen und bedeutenden Mühlenindustriellen unserer Stadt und Gegend haben

sich durchweg in demselben Sinne geäussert, ohne auch nur nach einer Richtung hin von der Einführung des Mehlzolles Vortheile wahrgenommen zu haben. Sie haben vielmehr die Befürchtung geäussert, dass durch die jetzt erfolgte Erhöhung des Mehlzolles Oesterreich Repressalien üben und so ihnen das mühsam errungene Absatzgebiet in Böhmen — wohin neuerdings auch die hiesigen Mühlen verkaufen — wieder streitig machen könne.

Eine directe Einwirkung des Eingangszolles für Holz auf das Holzgeschäft unserer Gegend war bisher nach keiner Richtung hin wahrnehmbar. Dagegen laufen von den Interessenten vielerlei und berechtigte Klagen über die Kosten der Zollabfertigung und über den Modus der Zollberechnung ein, welche mehr als der Zoll selbst die Rentabilität unseres Holzhandels, unserer Holzindustrie und unserer sehr umfangreichen Holzspedition beeinträchtigen und bedrohen. Die im Allgemeinen normalen Wasserverhältnisse im letzten Jahre machten — Dank auch dem Entgegenkommen der Steuerbeamten — die Abfertigung in Thorn erträglich. Die auf Erfahrungen früherer Jahre gegründete Befürchtung aber, dass bei einem Hochwasser oder stürmischen Wetter jeder Aufenthalt der Holztraften in dem gefährlichen Fahrwasser der Weichsel äusserst verlustbringend werden kann, wird selbst von den technischen Beamten bestätigt. Um so bedauerlicher ist es, dass unsere wiederholte Petition, die Zollabfertigung für Holz nach dem Sicherheitshafen Brahemünde zu verlegen und von der hiesigen Steuerbehörde ressortiren zu lassen, noch immer keine Berücksichtigung gefunden hat.

Dieser jetzige Zustand hat sich bereits nach anderer Richtung hin für die Holzinteressenten sehr nachtheilig erwiesen. Wenn dieselben gezwungen sind, Transporte aus Polen, Thorn transirend, nach Schulitz gehen zu lassen und dort eine Theilung vorzunehmen, so müssen sie jedesmal hierzu für ihre Kosten zwei Zollbeamte aus dem entfernteren Thorn kommen lassen, was viel zeitraubender und viel kostspieliger ist, als wenn die Zollmanipulation von den hiesigen Zollbeamten ausgeführt würde. Mit tiefem Bedauern vermissen wir daher noch immer die Erfüllung des bei der Berathung des Zolltarifs im Reichstage gegebenen Versprechens, dass das Verfahren in der Zollabfertigung ein loyales sein und dem Handel und Verkehr die grösstmöglichsten Erleichterungen geschaffen werden sollen. Nicht minder störend für den Holzverkehr ist das nicht einheitliche Flössereireglement auf der Netze und Warthe. Auf letztgenanntem Flusse sind die bisher üblichen, auf der Netze unbeanstandeten Traftendimensionen in Länge und Breite nicht zulässig, und werden die Interessenten dieserhalb mit wesentlichen Geldstrafen belegt. Eine schleunige Abhilfe dieser verschiedenartigen Bestimmungen ist dringend nöthig.

Unsere Grossindustrie und unser Kleingewerbe haben auf der im Sommer hier stattgehabten „Bromberger Provinzial-Gewerbe-Ausstellung" Zeugniss ihrer gediegenen und geschmackvollen Arbeiten gegeben und sich — wie auch von den Herren Ministern, welche die Ausstellung besuchten, anerkannt wurde — den anderen, sogar industriereicheren Gegenden Deutschlands in den meisten Gebieten ebenbürtig gezeigt. Ueberall war der bedeutende Fortschritt, den diese Gewerbe unserer Gegend, insbesondere in dem letzten Decennium, genommen haben, leicht erkenntlich. Seiner Tüchtigkeit nur verdankt es eben unser Handwerkerstand, dass er weniger als anderswo selbst kritische Zeiten empfindet, wie auch unsere Grossindustrie nur durch ihre Leistungsfähigkeit eine erfolgreiche Concurrenz mit günstiger gestellten Mitbewerbern selbst im Auslande aufnehmen konnte.

Noch immer fehlen aber die seit Jahren erhofften und stets nöthiger gewordenen Bahnverbindungen, auf welche alle Gebiete unserer Gewerbethätigkeit angewiesen sind. Je vielseitiger in dieser Hinsicht die Wünsche werden, um so sorgfältiger muss ihre Prüfung auf das Bedürfniss und das allgemeine Interesse sein. Vorwiegend erweist sich letzteres nach unseren Informationen bei einer Bahnverbindung von Rogasen über Wongrowitz — Wapno—Schubin—Bromberg, nicht minder aber auch bei dem seit 15 Jahren projectirten Ausbau der Strecke Bromberg — Crone a. B. — Tuchel, im Anschluss an die im Bau begriffene Linie Konitz — Tuchel — Laskowitz. Jedenfalls macht sich von Jahr zu Jahr das Bedürfniss einer Schienenverbindung unserer Stadt nach Südwest und Nordwest auch im provinziellen Interesse immer dringender, so dass die möglichst rasche Ausführung dieser Verbindungen gewiss als der berechtigtste und innigste Wunsch unserer Bevölkerung gelten kann.

Wenn wiederum noch unser eifriges Bemühen, auch für unsere Stadt und Gegend die Ausnahmetarife für den Bezug schlesischer Kohlen zu erlangen, nicht unerwähnt bleiben darf, so ist auch im Jahre 1880 nach keiner Richtung hin irgend eins der wesentlichen Erfordernisse erfüllt worden, welche zur Entwickelung unseres Handels, unserer Gewerbe und unseres Verkehrs unumgänglich und wiederholt unsererseits bezeichnet sind.

Indess scheint die Hoffnung wohl berechtigt, dass eine Abhilfe, wie angedeutet, auf die Dauer nicht zu versagen, vielmehr ehestens zu schaffen ist. Dann wird sich aber die langgehegte Zuversicht verwirklichen, dass nicht nur die Erwerbsverhältnisse unserer Stadt und Gegend, sondern das ganze Wirthschaftsleben unseres deutschen Ostens eine wesentliche Besserung nehmen werden.

Die günstige Lage unserer Stadt, unterstützt mit allen für einen Handels- und Industrieplatz unschätzbaren natürlichen Vorbedingungen, giebt ihr den Vorzug, stets der Sammelplatz für das gewerbliche und intellectuelle Leben der ganzen Gegend zu sein, aber auch ein kräftiger Stützpunkt dem Handel und der Industrie im Osten Deutschlands zu werden.

B. Ansichten, Gutachten und Wünsche.

Gesetzgebung.

Gesetzgebung.

Die Gesetzgebung hat, soweit sie die Thätigkeit der legislatorischen Körperschaften betrifft, im Berichtsjahre 1880 definitive Entscheidungen in den wichtigsten, den Handel und das Gewerbe betreffenden Fragen nicht gebracht, welche eingehend bereits in unserem vorjährigen Berichte besprochen sind. Angenommen sind nur diejenigen Aenderungen des Zolltarifs, welche sich durch die rasche Durchberathung derselben als nothwendig ergaben. Es zeigten sich in einzelnen Positionen so wesentliche Schädigungen verschiedener Gewerbebetriebe, dass eine schleunige Aenderung geboten schien und auch, Dank der stets bereiten Mithilfe des Bundesraths, baldigst erfolgte. Auf das Wirthschaftsleben unserer Gegend blieben dieselben ohne unmittelbare Einwirkung.

Volkswirthschaftsrath.

Durch Königliche Verordnung vom 17. November 1880, betreffend die Errichtung eines preussischen Volkswirthschaftsrathes, wurde bestimmt, dass Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, welche wichtigere wirthschaftliche Interessen von Handel, Gewerbe und Landwirthschaft betreffen, bevor sie der Allerhöchsten Genehmigung unterbreitet werden, in der Regel von Sachverständigen aus den betheiligten wirthschaftlichen Kreisen zu begutachten sind. Dasselbe gilt von den auf Erlass von Gesetzen und Verordnungen bezüglichen

Anträgen und Abstimmungen Preussens im Bundesrathe, soweit dieselben das gedachte wirthschaftliche Gebiet berühren.

Der Volkswirthschaftsrath besteht aus 75 von Sr. Majestät dem Kaiser und König für eine Sitzungsperiode von je 5 Jahren zu berufenden Mitgliedern. Von diesen sind 45 durch die Minister für Handel und Gewerbe, der öffentlichen Arbeiten und für Landwirthschaft auf Grund der Präsentation einer doppelten Anzahl durch Wahl der Handelskammern und der landwirthschaftlichen Vereine vorgeschlagen.

Von den beiden Handelskammern (Posen und Bromberg) der Provinz Posen wurden zwei Mitglieder zur Wahl präsentirt. Gemäss den Bestimmungen dieser Verordnung war vom Königlichen Oberpräsidium der Provinz Posen für die Präsentationswahlen ein Termin auf den 10. December 1880 in Posen anberaumt, zu welchem die Handelskammer ihren Vorsitzenden, mit Vollmacht zur Ausübung der Stimmberechtigung versehen, delegirte. Da nach § 5 der allgemeinen Verordnung die Bestimmung der jeder Handelskammer zukommenden Stimmenzahl nach Verhältniss der veranlagten oder fingirten Gewerbesteuerbeträge zu geschehen hatte, so fiel der Handelskammer Bromberg nur 1 Stimme zu. Es wurden von ihrem Delegirten und demjenigen der Posener Handelskammer zur Wahl in den Volkswirthschaftsrath präsentirt:

1. Geheimer Commerzienrath B. Jaffé, Vorsitzender der Handelskammer zu Posen,
2. Bankier Albert Arons, Mitglied der Handelskammer zu Bromberg.

Seitens des Ministeriums wurde erstgenannter als Mitglied in den Volkswirthschaftsrath berufen, dessen Zusammentritt im Januar 1881 erfolgte.

Reorganisation der Handelskammern.

Die Handelskammer glaubte den erneuten Versuchen des deutschen Handelstages gegenüber, betreffend die Reorganisation der Handelskammern, ihre ablehnende Stellung beibehalten zu müssen, obwohl, wie schon im vorigen Jahresberichte erwähnt, eine durchgreifende Reform auf diesem Gebiete unausbleiblich erscheint. Je mehr Bestrebungen wahrnehmbar sind, welche darauf gerichtet sind, die nothwendige Unabhängigkeit und Wirksamkeit der Handelskammern, sobald dieselben sich ihrer Aufgabe voll bewusst sind, abzuschwächen, desto dringlicher wird auch die Pflicht des deutschen Handels- und Gewerbestandes, dafür zu sorgen, dass seine Ansichten, Wünsche und Beschwerden, seine Lage und Verhältnisse unmittelbar und wahrheitsgetreu an die Behörden wie an die Oeffentlichkeit zum Ausdruck gelangen. Hierzu ist, wie erwähnt, nicht nur die Unabhängigkeit der Handelskammern erforderlich, sondern es muss ihnen auch die Beschaffung derartiger finanzieller Mittel ermöglicht werden, deren sie bei der stetigen Erweiterung der ihnen zufallenden Pflichten und theils von den Behörden zugewiesenen Aufgaben bedürfen. Die Handelskammer soll nicht darauf begrenzt werden, nur locale Bedürfnisse mit den statistischen Angaben jährlich zu registriren, sie muss vielmehr darauf bedacht sein, ihren Ansichten und Wünschen geeigneten und rechtzeitigen Ausdruck zu verschaffen an all' den massgebenden Orten, wo über Handels- und Gewerbeangelegenheiten berathen und beschlossen wird. Sie muss aus ihrem Kreise heraus thätig mitwirken auch an einer allgemeinen objectiven Beurtheilung der commerziellen und gewerblichen Verhältnisse, welche im Gesammtinteresse nur dann gefördert werden, wenn die Stimmen aller betheiligten wirthschaftlichen Corporationen gehört werden. Erfahrungsmässig ist aber eine solche volle Wirksamkeit nur den Handelskammern grösserer Städte und Bezirke möglich, deren Etat selbst durch einen geringen prozentualen Zuschlag zur Gewerbesteuer vom Handel reichlich dotirt ist. Den Handelskammern verhältnissmässig kleinerer Städte und Bezirke dagegen bleibt die erwähnte Wirksamkeit versagt. Die Auffassung der Bezirksregierungen über die Bedeutung und Wirksamkeit der Handelskammern ist eine so verschiedene, dass die Genehmigung, welche das Gesetz vom 24. Februar 1870 dem freien Ermessen derselben betreffs einer Beitragserhebung über 10 pCt. der Gewerbesteuer vom Handel einräumt, nicht unbedenklich erscheint. Ferner tritt der beachtenswerthe Umstand hinzu, dass in dem industriereichen Westen Deutschlands nicht nur eine grössere Rührigkeit in der Bildung von Handelskammern vorhanden ist, sondern dass diesen auch die grösseren wirthschaftlichen und industriellen Corporationen coordinirt werden, während im Osten Deutschlands selbst industriereiche und viele handeltreibende Gegenden bisher ohne gänzliche Vertretung ihrer Interessen geblieben sind. Wenn man die Elbe zur Scheidelinie annimmt, so sind rechts derselben 31 Handelskammern (selbstredend zählen auch die Corporationen der Kaufmannschaft dazu), links der Elbe dagegen (incl. Sachsen) 62 Handelskammern ausser den grossen wirthschaftlichen Corporationen, und von den erstgenannten entfallen auf die Provinzen Ost- und Westpreussen insgesammt acht, auf die Provinz Posen nur zwei Handelskammern, letztere auf die Stadtbezirke von Posen und Bromberg beschränkt.

Eichung der Spiritusfässer.

Das Handelsministerium hat unterm 17. Juli 1880 ein auch uns zur Begutachtung zugegangenes Rescript erlassen:

> In verschiedenen Gegenden ist beim Spiritushandel Gebrauch, dass der Käufer dem Brennereibesitzer geeichte Fässer liefert, welche, zur Empfangnahme und Abnahme des Spiritus bestimmt, gleichzeitig als amtlich festgestelltes Mass für die Bestimmung der zu bezahlenden Spiritusmenge dienen. Hierbei kommt es nach den gemachten Beobachtungen nicht selten vor, dass in den den Gebinden aufgebrannten Eichstempeln die letzte oder auch die beiden letzten Ziffern der Rauminhaltsangabe durch Abhobeln radirt und durch neue niedrigere und hinter dem wirklichen Raumgehalt zurückbleibende Ziffern ersetzt sind, so dass der Käufer in jedem einzelnen Falle der Verwendung der Fässer mehr Waare erhält, als er vertragsmässig zu beanspruchen hat und demnächst bezahlt. Dass fast allen derartigen Fällen der Aenderung des Eichstempels eine rechtswidrige Absicht zu grunde liegt, ist nicht zweifelhaft, da der wirkliche Rauminhalt der betreffenden Gebinde stets grösser sich erweist als die Inhaltsangabe, wogegen die auf zufällige Einwirkungen, namentlich auf Eintrocknen des Holzes zurückzuführenden Veränderungen fast ausnahmslos eine Verringerung zur Folge haben, nach welcher dann die durch den Eichstempel bezeichnete Inhaltsmenge als zu hoch sich darstellt. Zur Zeit besteht keine polizeiliche Controle der fortdauernden Uebereinstimmung des Inhalts der geeichten Fässer mit der denselben eingebrannten Tara. Zeitweise wiederkehrende Revisionen, wie sie zu diesem Zwecke nöthig sein würden und wie sie zur Controle der Maasse, Gewichte und Waagen eingeführt sind, finden bei Fässern weder durch communalpolizeiliche noch durch staatspolizeiliche Organe statt. Die Einführung solcher Revisionen würde bei der ausserordentlich grossen Zahl der im Verkehr befindlichen Fässer auf die erheblichsten Schwierigkeiten stossen, sie würden schwere Belastungen für den Verkehr mit sich bringen und sehr bedeutende Kosten verursachen. Dagegen scheint eine polizeiliche Controle darüber, dass die eichamtlich eingebrannten Bezeichnungen der Fässer nicht willkürlich verändert werden, auch ohne Umwandlung der jetzigen Organisation des Eichungswesens zulässig und ausführbar, denn jede eigenmächtige Aenderung der eichamtlichen Bezeichnung begründet zum mindesten den Verdacht, dass dabei die Absicht der Erregung eines Irrthums in rechtswidriger Absicht, um einen Vortheil zu erlangen, obgewaltet hat. In dieser Richtung sind nicht allein die Orts-Polizeibehörden

zur Thätigkeit berufen, sondern es können auch Organe der staatlichen Sicherheitspolizei herangezogen werden, um unter Mitwirkung der Eichungsbehörden eine Aufsicht darüber auszuüben, ob im öffentlichen Verkehr Fässer vorkommen, deren ursprüngliche Bezeichnung ohne eichamtliche Beglaubigung geändert ist. Jeder Fall dieser Art soll zur gerichtlichen Untersuchung und Bestrafung gebracht werden. Hierzu bemerkt der Minister noch, dass die Eichungsämter angewiesen worden sind, Rasuren und Correcturen ihrerseits nicht vorzunehmen, vielmehr in allen Fällen, in welchen die Nothwendigkeit der Abänderung einer vorhandenen eichamtlichen Angabe vorliegt, dies durch Anbringung einer völlig neuen Angabe unter Kassirung der vorhandenen zu bewirken.

In unserer Erwiderung konnten wir constatiren, dass Weitläufigkeiten erwähnter Art in unserem Bezirke nicht vorgekommen, auch Eichungen wenig vorhanden sind. Wir sind der Meinung, dass dabei Differenzen sehr schwierig auf gesetzlichem Wege zu beseitigen und am leichtesten privatim zwischen den Interessenten zu erledigen sind.

Passvisa.

Unsere wiederholten Beschwerden betreffend die Passunbequemlichkeiten beim Verkehr an der deutsch-russischen Grenze sind bisher leider erfolglos geblieben. Nach wie vor wird die Verordnung vom Februar 1880 aufrecht erhalten, dass ein einmaliges Visum nicht für die Dauer des Passes giltig ist, dass vielmehr der Reisende jedesmal vor Eintritt — in das preussische Gebiet den Pass beim Generalconsul in Warschau visiren lassen muss. Bei dem regen Geschäftsverkehr, den insbesondere die Holz- und Getreidehändler unseres Bezirkes mit Polen haben, entstehen denselben so grosse Versäumnisse, Kosten und Vertheuerungen, dass dadurch die oft nothwendig rasche Abwickelung der geschäftlichen Transactionen ganz beträchtlich geschädigt, wenn nicht gar gänzlich gehemmt wird.

Russischer Brückenzoll.

Erfreulich ist betreffs der russischen Brückenzölle die unterm 3. Juni 1880 gemachte Mittheilung des russischen Generalconsulats zu Danzig, wonach das russische Verkehrsministerium bei dem neuen Pachtvertrage für die Plocker Brücke dem neuen Arendator die Klausel auferlegt hat, dass er bei dem Passiren der Brücke von Schiffsgefässen und Traften sich mit den Führern derselben für event. geleistete Hülfe im Wege gütlicher Vereinbarung zu einigen hat, als Maximalsatz aber Rubel 1 pro Schiffsgefäss und 6 Rubel pro Traft normirt ist. Der interimistisch bestellte Zollerheber ist ebenfalls auf diese Bedingung hin verpflichtet.

Beschränkung der Wechselfähigkeit.

Bei Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Wucher, hat der Reichstag in seiner Sitzung vom 7. Mai d. J. beschlossen: dem Reichskanzler zur Erwägung anheim zu geben, inwieweit es geboten sei, den im Art. 1. der deutschen Wehselordnung gegebenen Begriff der Wechselfähigheit im Allgemeinen einzuschränken, namentlich durch Anlage von Registern dafür zu sorgen, dass nur die in dieselben eingetragenen Personen, nach Erfüllung bestimmter in dem Gesetze näher festzusetzenden Bedingungen, die Wechselfähigkeit erlangen.

Diese Resolution, welche der Bundesrath laut Beschlusses vom 13. Mai d. J. dem Herrn Reichskanzler überwiesen hat, ist aus der Anschauung hervorgegangen, dass die allgemeine Wechselfähigkeit über das Bedürfniss hinausgehe und ungesunder Kreditgewährung, insbesondere wucherlicher Ausbeutung, Vorschub leiste. Dem Einwande, dass jede Beschränkung der Wechselfähigkeit die wesentliche Aufgabe des Wechsels beeinträchtige, dem Umlaufe von Hand zu Hand zu dienen, ist nicht ohne Grund entgegengehalten worden, dass denjenigen Berufsklassen, welche an dem Geld- und Handelsverkehr keinen Theil nehmen, die Gewährung des für diesen Verkehr bestimmten Circulationsmittels keinen Nutzen bringe.

Es kommt hiernach vor Allem darauf an, den Umfang festzustellen, in welchem die Wechselfähigkeit ein wirthschaftliches Bedürfniss ist. In dieser Beziehung ist namentlich zu erörtern: ob das wirthschaftliche Bedürfniss es erheischt, den nicht zu den Kaufleuten gehörenden Grundbesitzern und Gewerbetreibenden, namentlich Handwerkern, die allgemeine Wechselfähigkeit zu erhalten, oder ob es nicht vielmehr eine Beschränkung derselben sowohl zulässt, als erfordert, und im Falle der Bejahung der letzten Alternative, welche gesetzlich bestimmbare Grenzen für die Beschränkung zu ziehen sind?

Im Anschluss hieran ist ferner der Frage nachzugehen, welche in den der Resolution des Reichtags vorausgegangenen Verhandlungen — übrigens auch schon bei Berathung der Wechselordnung — angeregt ist, nämlich: ob rücksichtlich der genannten Kategorien vom wirthschaftlichen Standpunkte aus ein Unterschied zwischen gezogenen und eigenen Wechseln zu machen, und ob überhaupt von diesem Standpunkte es geboten ist, neben dem Institute des gezogenen Wechsels das des eigenen Wechsels bestehen zu lassen.

In dem seitens der Königlichen Regierung von uns hierüber geforderten Gutachten haben wir uns unterm 14. October 1880 gegen jede Einschränkung der allgemeinen Wechselfähigkeit erklärt. „Wir sehen in derselben durchaus kein praktisches Mittel zur Bekämpfung des Wuchers, erblicken darin vielmehr eine Massregel, welche geeignet ist, die von der Beschränkung betroffenen Personen schwer, den allgemeinen Geschäftsverkehr nicht unerheblich zu schädigen. Auch die Beseitigung des eigenen Wechsels können wir nicht für geboten erachten“.

Holzverzollung.

Die bereits in vorjährigen Berichten erwähnten Uebelstände, betreffend die Zollrestitution beim Mehlexport, die Zollabfertigung der Flösse in Thorn etc. haben leider keinerlei Aenderung in den bestehenden Anordnungen zur Folge gehabt; in wie weit letztere auf unseren Handel nachtheilig eingewirkt haben, darüber geben die Specialberichte beachtenswerthe Einzelheiten.

Zu der kostspieligen und für die Holzinteressenten Brombergs sehr umständlichen Zollabfertigung der Holztransporte in Thorn hat sich ein für den hiesigen Holzhandel sehr nachtheiliger neuer Uebelstand in dem Verfahren der Zollabfertigung herausgestellt. Es gelingt den Interessenten in nur wenigen Fällen, den aus verschiedenartigem Material zusammengesetzten Holztransport im ganzen und nach einem bestimmten Platze zu verkaufen. Meistentheils finden sich für die verschiedenen Qualitäten auch mehrere an verschiedenen Plätzen wohnhafte Abnehmer, so dass für die Destination des Transports mehrere Dispositionen nothwendig werden. In Ausführung derselben wird der auf Begleitschein I nach Schulitz oder Brahnau abgefertigte Holztransport theils an diesen Plätzen verzollt, theils auf neuen Begleitscheinen nach Danzig etc. abgefertigt werden müssen. Zur Ausführung dieser Zollmanipulationen müssen nach den jetzigen Bestimmungen Beamte des Thorner Zollamtes nach Schulitz resp. Brahnau kommen, wofür den Interessenten bei erster Station 57 Mark, bei letzter circa 70 Mark allein an Spesen entstehen. Dieselben stehen in keinem rationellen Verhältniss zu dem Zollerträgniss und der Rentabilität im Holzgeschäfte, welches dadurch namentlich in Bromberg stark geschädigt wird. Es ist wohl zu erwarten, dass die Provinzialbehörde unserer Petition entsprechend genehmigen wird, dass zur Ausführung der erwähnten Zollmanipulation Beamte des hiesigen Hauptzollamts nach Schulitz resp. Brahnau geschickt werden, weil dadurch den Interessenten ein beträchtliches Ersparniss in den Expeditionsgebühren entsteht.

Dem abschlägigen Ministerialbescheide auf unsere Petition, und diejenige der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft, betreffend die Einrichtung einer Zollabfertigungsstelle in Brahemünde, fügt der Bericht letztgenannter Gesellschaft Folgendes hinzu:

„Wenn auch zugegeben werden muss, dass durch den aussergewöhnlich günstigen Wasserstand der Weichsel im vergangenen Jahre die Flossholzrevision sich coulant und schnell ausführen liess und grössere Klagen über verlustbringende Versäumniss nicht laut geworden sind, so ist doch die Annahme berechtigt, dass dieses zufriedenstellende Ergebniss nicht für die Dauer als massgebend betrachtet werden kann. Vielmehr sind wir der Ansicht, dass noch weitere Erfahrungen unter anderen Verhältnissen und namentlich bei häufigem und rapide auftretendem Hochwasser der Weichsel gesammelt werden müssen, bevor die Sache als abgeschlossen betrachtet werden kann, weshalb wir der Zollrevision auch ferner unsere Aufmerksamkeit zuwenden werden."

Rabatt auf Weinzölle.

Auf unsere Eingabe vom 18. Sept. 1879 beschloss der Bundesrath in der Sitzung vom 16. December 1880, den Gesuchen um Wiedereinführung des den Weinhändlern früher gewährten Zollrabatts nicht Folge zu geben.

Zollpflichtige Güter.

Die Güter-Expeditionen im Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg werden für die Zukunft in denjenigen Fällen, in welchen wegen falscher Declaration in den Zollpapieren das Zoll-Strafverfahren eingeleitet und dies von Seiten der Zollbehörde bei Gelegenheit der Zollabfertigung mitgetheilt wird, das Gut an den Empfänger nur gegen Deponirung einer Caution von 20 Mark und Hinterlegung eines Reverses verabfolgen, in welchem der Empfänger des Gutes sich verpflichtet, für alle Strafen und Kosten zu haften, welche durch die Zollverwaltung auf Grund des Vereins-Zollgesetzes festgesetzt werden.

Eisenbahnwesen.

Eisenbahn-Gerichtshof.

Der Mittelrheinische Fabrikanten-Verein zu Mainz hat unterm 11. Juli 1880 eine Petition dem Ministerium für öffentliche Arbeiten behufs Errichtung eines Eisenbahngerichtshofes unterbreitet und die Handelskammern um Unterstützung ihres Gesuches gebeten. Gegenüber dem Institute der Eisenbahnräthe, welche mehr Fragen allgemeiner Natur zu berathen haben dürften, soll der Eisenbahngerichtshof in Specialfällen, wo es sich um die Interessen wirthschaftlicher Gruppen oder einzelner Personen handelt, die nicht in den Eisenbahnräthen vertreten sind, ein sachgemässes Urtheil fällen. Der Gerichtshof soll auf Anrufung der Interessenten einschreiten

1. über Klagen, welche sich dagegen richten, dass eine Bahngesellschaft nicht in gebührender Weise dem Verkehrsinteresse des Publikums entspricht,
2. über Klagen von Transportinteressenten wegen Zurücksetzung gegen Concurrenten bezw. wegen Bevorzugung der letzteren,
3. über Klagen einer Eisenbahngesellschaft gegen eine andere wegen Verweigerung directer Tarife auf gewisse Strecken.

Indem dann noch auf die Thätigkeit des Gerichtshofes in England und auf einen Conferenzbeschluss der preussischen Staatsbahn-Directoren vom Jahre 1877, welche sich einstimmig für die Errichtung einer solchen Instanz erklärte, hingewiesen ist, wird schliesslich hervorgehoben, dass es für die Transportinteressenten die Hauptsache ist, dass jeder Transportgeber sein vermeintliches Recht an letzter Stelle beim Eisenbahngerichtshofe suchen dürfe.

Unserer Petition vom 22. October 1880, welche sich diesen Ausführungen anschliesst, haben wir indess folgende Erweiterungen angefügt:

„Der Competenz des Eisenbahngerichtshofes sollen auch Streitigkeiten aus dem Transportverkehre unterliegen.

Es dürfte deshalb wohl beachtet werden, dass zur Beurtheilung derselben ausser technichen auch commerzielle Fragen wie Handelsusancen, Lieferungsverträge etc. in Betracht kommen und es demzufolge anerkannt werden müsste, dass ein Eisenbahngerichtshof nicht ausschliesslich aus Juristen bestehen dürfte.

Es wäre unserer Meinung nach genügend, wenn einem Juristen der Vorsitz des Gerichtshofes übertragen würde, dessen übrige Mitglieder zu gleichen Theilen aus Vertretern der Transportanstalten und denen des Handels und der Industrie bestehen sollten. Eine solche Organisation entspricht den beispielsweise in Oesterreich existirenden Transportschiedsgerichten, welche sich während ihrer langjährigen Existenz sehr vortheilhaft für alle Transportinteressen bewährt haben."

Gesetzentwurf über die Eisenbahnräthe.

Der dem Abgeordnetenhause unterm 3. November 1880 zugegangene Gesetzentwurf betreffend die Errichtung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths müsste unserer Meinung nach die Existenz der periodischen Eisenbahnconferenzen gefährden, welche sich ausserordentlich vortheilhaft bewährt haben. Wir haben uns demnach unterm 15. December 1880 folgender Petition der Danziger Kaufmannschaft angeschlossen:

„Hohes Abgeordnetenhaus!

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeisenbahnrathes für die Staatseisenbahnverwaltung, — wie derselbe unterm 3. v. M. dem hohen Hause zugegangen und am 30. v. M. in der ersten Berathung einer besonderen Commission von 21 Mitgliedern überwiesen worden ist, — giebt uns Veranlassung, dem hohen Hause einige Anträge mit der Bitte um eine hochgeneigte Berücksichtigung gehorsamst vorzutragen.

Unsere Anträge betreffen speciell die Bildung der Bezirkseisenbahnräthe, — derjenigen Körperschaften, welche zu einer beiräthlichen Mitwirkung bei den einzelnen Staatseisenbahndirectionen berufen werden sollen.

Die Bestimmungen, welche in § 3 des Gesetzentwurfes über die Zusammensetzung und Wahl der Bezirkseisenbahnräthe getroffen sind, entsprechen der von dem hohen Hause am 12. Decemher v. J. beschlossenen Resolution. Die Würdigung aber, welche zugleich in der Begründung des Gesetzentwurfes die schon seit mehreren Jahren im Verwaltungswege eingerichteten periodischen Conferenzen der Eisenbahndirectionen mit Delegirten der im Bahnbereiche bestehenden Handelskammern, kaufmännischen Corporationen und landwirthschaftlichen Centralvereine, die sogenannten Eisenbahnausschusssitzungen, gefunden haben, — eine Würdigung, die wir nach unseren eigenen Erfahrungen für durchaus zutreffend halten, lässt uns annehmen, dass die Königl. Staatsregierung ihrerseits wohl bereit sein würde, den Bezirkseisenbahnräthen eine Gestalt zu geben, welche sich mehr, als dies in dem vorgelegten Gesetzentwurfe, der „sich auch im Texte möglichst streng an die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 12. December v. J. bindet", hat geschehen können, — an die Form der jetzigen periodischen Eisenbahnconferenzen anschliesst.

Wir glauben andererseits vertrauen zu dürfen, dass auch das hohe Haus der Abgeordneten in wiederholter sorgfältiger Prüfung der Grundlagen, auf welchen die zu schaffende Institution am zweckmässigsten errichtet wird, Aenderungen der Vorlage, welche sich zugleich als Verbesserungen darstellen, nicht ablehnen wird, auch wenn dieselben in den Einzelheiten mit dem Inhalte der in der vorigen Session beschlossenen Resolution nicht übereinstimmen sollten. In dieser Hinsicht ist auch von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bei der ersten Berathung des vorliegenden Gesetzentwurfes am 30. v. M. darauf hingewiesen worden, dass „das hohe Haus sich im vorigen Jahre freie Hand behalten, sich ausdrücklich vorbehalten habe, wenn ihm diese oder jene Bestimmung nicht passe, eine Aenderung eintreten zu lassen. Von dieser freien Hand werde das hohe Haus Gebrauch machen, und die Regierung werde dann zu erwägen haben, inwieweit sie den Abänderungen, die beliebt werden, zustimmen könne, ohne den Rahmen, innerhalb dessen das Gesetz aufgebaut ist, zu sehr zu alteriren.“

Wir glauben, dass die Aenderungen, welche wir beantragen, ausserhalb dieses Rahmens nicht liegen, — zumal, wie in der Begründung der Vorlage (Seite 13) bemerkt ist, auch „aus den vorigjährigen Verhandlungen des hohen Hauses hervorgeht, dass es nicht sowohl die Absicht war, eine ganz neue Einrichtung ins Leben zu rufen, als vielmehr eine bereits im administrativen Wege geschaffene auszubauen und auf gesetzlichen Boden zu stellen.“

Die Bezirkseisenbahnräthe würden nun, unserer Ueberzeugung nach, in der Gestalt, wie sie nach § 3 der Vorlage gebildet werden sollen, für diejenigen Aufgaben, welche sie zu erfüllen haben und nach der Natur der Dinge zu erfüllen vermögen, sehr viel weniger geeignet sein, als dies ihrer Zusammensetzung nach die jetzigen periodischen Conferenzen der Bahnverwaltungen mit Delegirten der Landwirthschaft, des Handels- und Gewerbestandes sind.

Diese letztere, vorläufig nur im Verwaltungswege getroffene Einrichtung sollte, wie es in dem Erlasse des Reichseisenbahnamtes vom 11. Januar 1875 (Anlage A, Seite 23 der Vorlage) heisst, vorzugsweise die Herstellung einer innigeren Verbindung zwischen den mit der Verwaltung von Eisenbahnen betrauten Stellen einerseits und dem Handels- und Gewerbestande sowie der Landwirthschaft andererseits bezwecken. „Sie wird die Vertreter der Eisenbahnen mit den wechselnden Bedürfnissen des Handels und der Industrie vertrauter machen und stets auf dem Laufenden erhalten, und andererseits den Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft eine grössere Klarheit über die Eigenthümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes sowie über die berechtigten Interessen der Verwaltung verschaffen und somit, ernst und massvoll gehandhabt, durch den Austausch der Ansichten auf beiden Seiten erspriesslich wirken.“

Wir haben unsererseits diese Auffassung von vornherein getheilt; und wenn es nach einer Bemerkung auf Seite 14 der Vorlage scheinen könnte, als ob wir uns in unserem Jahresberichte über das Jahr 1875 darauf beschränkt hätten, lediglich über die Verhandlungen der ersten Eisenbahn-Ausschuss-Sitzungen zu berichten, so dürfen wir demgegenüber aus jenem Jahresberichte die folgende Ausführung citiren, welche zugleich der Begründung unserer jetzigen Anträge dienen wird:

„Die Meinungen, welche in Eisenbahnkreisen, sowie auf der anderen Seite auch bei dem betheiligten kaufmännischen und landwirthschaftlichen Publikum über den Werth derartiger gemeinschaftlicher Ausschusssitzungen gehegt werden, sind wahrscheinlich sehr auseinandergehende. Ein massgebendes und zuverlässiges Urtheil über diese neue Einrichtung kann natürlich heute noch nicht abgegeben werden. Wir glauben uns jedoch nicht zu täuschen, wenn wir dieselbe für ein sehr geeignetes Mittel halten, zwischen den Bahnverwaltungen und dem am Eisenbahnverkehr vorzugsweise betheiligten Publikum engere und bessere Beziehungen als die bisherigen, vornehmlich auch einen persönlichen Verkehr herzustellen, welcher den Bahnverwaltungen nicht weniger als dem Publikum nur zum Vortheil gereichen kann. Ein nicht unwesentlicher Theil der heutigen zahllosen Klagen und Beschwerden über unser Eisenbahnwesen kann lediglich darauf zurückgeführt werden, dass Publikum und Bahnverwaltungen einander zu sehr entfremdet sind. Wo auf der einen Seite ein schroffer Eisenbahnbureaukratismus jede Mitwirkung des vermeintlichen Laienelementes vornehm ablehnt, da entsteht auf der andern Seite ganz von selber ein Misstrauen gegen die Massnahmen der Bahnverwaltungen, welches keineswegs begründet ist, treten Ansprüche auf, die sich nicht immer werden rechtfertigen lassen. Wenn sich dagegen die Eisenbahnverwaltungen erst allgemein entschliessen wollen, über ihre Einrichtungen sich mit den Vertretern ihrer Kundschaft auseinanderzusetzen und mit denselben auch solche Anträge zu erörtern, welche anfangs unbillig erscheinen, oder welche sich vielleicht auch als wirklich verkehrt und unbillig herausstellen, so wird jenes Misstrauen des Publikums mehr und mehr aufhören, und wird dieses sich gewöhnen, seine Ansprüche an die Eisenbahnen mit den eigenen Interessen derselben möglichst in Einklang zu bringen. Wir geben uns freilich nicht der Illusion hin, dass dieser angenehme Zustand über Nacht und schon nach den ersten wenigen gemeinschaftlichen Konferenzen eintreten werde; aber wir glauben doch, dass man demselben allmälig näher kommen wird, und dass alsdann viele Eisenbahnklagen aufhören werden, — vorausgesetzt, dass überhaupt die Eisenbahnausschusssitzungen auch von den Bahnverwaltungen in diesem Sinne aufgefasst und geleitet werden, und dass man dieselben nicht etwa nur für eine unbequeme Einrichtung hält, welche den Eisenbahnen durch das Reichseisenbahnamt oder den Herrn Handelsminister mehr oder weniger aufgezwungen ist.“

Wenn aber diese günstigen Erwartungen, mit welchen wir unterm 16. Februar 1875 auch unsererseits die Einführung der periodischen Konferenzen bei der Kgl. Direction der Ostbahn zu Bromberg und bei dem Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin beantragten, und welche in unserem Jahresbericht pro 1875 den vorstehenden Ausdruck gefunden haben, unterdess in einer fünfjährigen Praxis für uns bestätigt worden sind, — und wenn andererseits auch seitens der Eisenbahnverwaltung in der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfes (Seite 14 und 15) ausdrücklich anerkannt wird, dass „die Konferenzen wesentlich dazu beigetragen haben, den Eisenbahnen die Lösung der Aufgabe: den öffentlichen Verkehr zu fördern und der wirthschaftlichen Entwicklung des Landes Vorschub zu leisten, zu erleichtern“, — so hat unseres Erachtens diese günstige Entwicklung gerade in der Zusammensetzung der Eisenbahnausschüsse eine sehr wesentliche Voraussetzung; und diese Voraussetzung würde bei den neuen Bezirkseisenbahnräthen, wenn dieselben nach dem in § 3 des Gesetzentwurfes vorgesehenen Verfahren gebildet werden, nicht mehr vorhanden sein.

In den bestehenden periodischen Konferenzen verhandeln die Eisenbahndirectionen mit Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft, welche direkt und für jede einzelne Konferenz besonders, von den im Bahnbereiche vorhandenen kaufmännischen, gewerblichen und landwirthschaftlichen Körperschaften delegirt werden. Die beiräthliche Mitwirkung wird nicht sowohl durch einzelne Individuen

aus den Kreisen des Handels, der Industrie und Landwirthschaft, als vielmehr durch diejenigen Vereinigungen ausgeübt, in welchen die Gewerbetreibenden des Bahnbereiches die Vertretung ihrer gemeinsamen Interessen finden: die Handelskammern, kaufmännischen Corporationen, landwirthschaftlichen Centralvereine, und event. — sofern diese staatlich anerkannten Organe nicht ausreichen —, auch durch freie Vereine.

Man darf sich darüber unseres Dafürhaltens nicht täuschen: derartige Conferenzen können nur dann ihren Zweck, zwischen den Bahnverwaltungen und ihrer Kundschaft die nothwendige und wünschenswerthe Fühlung zu unterhalten, wirklich erfüllen, wenn in den Vertretern des gewerbtreibenden Publikums nicht nur die Capacität des einzelnen Gewerbtreibenden (Kaufmannes, Industriellen, Landwirthes), sondern die Capacität der ganzen Corporation (der Handelskammer, des landwirthschaftlichen Centralvereins etc.) repräsentirt wird. Dass zahlreiche Anträge, über welche in den periodischen Conferenzen verhandelt wird, aus den Handelskammern, landwirthschaftlichen Vereinen u. s. w. kommen, dort bereits einer Vorprüfung und mehr oder minder eingehenden Erörterung unterzogen, auch mit dem nöthigen Material zu ihrer Beurtheilung ausgestattet werden, — dass über die Ergebnisse der Eisenbahnconferenzen wieder an diese Stellen referirt werden muss, — dass die letzteren bei der Auswahl ihrer Delegirten auf die speciell zur Verhandlung stehenden Gegenstände jedesmal Rücksicht nehmen können, — dass endlich auch die localen, und nach der Natur des Eisenbahnwesens oft mehr oder minder concurrirenden Verkehrsinteressen unmittelbar zur Geltung gelangen, — das Alles ist unseres Dafürhaltens für eine gedeihliche Wirksamkeit derartiger Eisenbahnconferenzen höchst wesentlich.

Die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe, wie diese nach § 3 des Gesetzentwurfs gebildet werden sollen, sind nicht mehr Abgeordnete der Körperschaften, denen die besondere Pflege und Vertretung der gemeinsamen gewerblichen und landwirthschaftlichen Interessen und Angelegenheiten ausdrücklich übertragen worden ist (s. u. a. Handelskammergesetz vom 24. Febr. 1870), oder welche sich im Wege freier Vereinsbildung diese Pflege selbst übertragen haben, — sondern es sind einzelne, durch die Provinzial-Ausschüsse, bezw. Magistrate, jedesmal für drei Jahre berufene Kaufleute, Industrielle und Landwirthe. Ihr Zusammenhang mit den Handelskammern und landwirthschaftlichen Centralvereinen ist ein sehr loser und beschränkt sich auf ein Vorschlagsrecht dieser Organe, dessen Ausübung in dem Gesetzentwurfe nicht näher präcisirt ist.

Wenn in der ersten Lesung des Gesetzentwurfes hervorgehoben ist, dass die Eisenbahnräthe einer bureaukratischen Gestaltung der Eisenbahnverwaltung entgegenwirken sollen, so haben wir unsererseits den Wunsch, dass nicht zwischen die Eisenbahnverwaltung und ihre Kundschaft noch eine neue Bureaukratie besonderer Eisenbahnsachverständiger eingeschoben werden möge.

Aus allen diesen Erwägungen beantragen wir ergebenst, dem § 3 des Gesetzentwurfes eine Fassung zu geben, etwa wie folgt:

„§ 3.

Die Bezirkseisenbahnräthe werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft derart zusammengesetzt, dass von den im Bereiche der betreffenden Kgl. Eisenbahn-Direction vorhandenen Handelskammern, kaufmännischen Corporationen und landwirthschaftlichen Centralvereinen für die einzelnen Sitzungen ein oder zwei Vertreter delegirt werden.

Die Zulassung von Delegirten anderer (freier) gewerblicher Vereinigungen kann auf deren Antrag mit Zustimmung des Bezirkseisenbahnrathes, oder auch auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen.“ —

Eine derartige Zusammensetzung der Bezirkseisenbahnräthe würde sich an die in fünfjähriger Praxis bereits erprobte Form der im Verwaltungswege eingeführten periodischen Eisenbahnconferenzen anschliessen.

Diese Form kann aber unseres Dafürhaltens um so unbedenklicher beibehalten werden, als auch die Bezirkseisenbahnräthe, ebenso wie die heutigen Eisenbahnausschüsse, nur eine beiräthliche und — womit wir unsererseits übrigens nur durchaus einverstanden sein können — keine beschliessende Mitwirkung ausüben sollen.

So weit Abstimmungen stattfinden, z. B. um bei einem Gegenstande der Verhandlung etwaige Meinungsverschiedenheiten zu constatiren, führen bisher die Vertreter jeder einzelnen Handelskammer etc. je eine Stimme. Ein solcher Abstimmungsmodus könnte durch einen betreffenden Zusatz zu § 7 des Gesetzentwurfes vorgesehen werden.

Eine neue Function, bei welcher die Stimmenzahl von Bedeutung ist, wird den Bezirkseisenbahnräthen allerdings durch § 11 des Gesetzentwurfes (Wahl zum Landeseisenbahnrathe) übertragen. Sollte dabei die Majorisirung des einen Gewerbszweiges durch den anderen befürchtet werden, so würde dem leicht in der Art begegnet werden können, dass bei der Wahl gesondert abgestimmt, und beispielsweise für die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen etc. das eine der beiden zu wählenden Milglieder durch die Handelsvorstände, das andere durch die landwirthschaftlichen Vereine ernannt würde. Einen betreffenden Zusatz zu § 11 stellen wir — sofern unser Antrag zu § 3 genehmigt werden sollte — ergebenst anheim.

Ebenso darf für diesen Fall anheimgestellt werden — wenn Seitens der Eisenbahnverwaltung darauf Werth gelegt werden sollte — den § 10 dahin zu ändern, dass jeder im Bezirkseisenbahnrathe vertretenen Körperschaft eine Freifahrtkarte zur Verfügung gestellt wird. — —

Nach § 5 des Gesetzentwurfes soll „jeder Bezirkseisenbahnrath für die Erledigung eiliger Sachen, sowie zur Vorbereitung seiner Berathungen aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuss bestellen“, welcher nach § 6, al. 2 „in eiligen Fällen und zwar nöthigenfalls auch im Wege schriftlicher Umfrage zu hören ist“. Die Resolution des hohen Hauses vom 12. December v. J. hat einen solchen ständigen Ausschuss wohl bei dem Landeseisenbahnrathe, nicht aber für die Bezirkseisenbahnräthe vorgesehen, und in den Motiven des Gesetzentwurfes ist diese Abweichung — welche unseres Dafürhaltens durchaus nicht unwesentlich ist — nur beiläufig erwähnt:

„Eine Verhandlung in der Conferenz der Kgl. Ostbahn in Bromberg am 24. Januar 1877 gab dem Reichseisenbahnamte Veranlassung, durch ein Rundschreiben vom 22. Februar 1877 den Eisenbahnverwaltungen die Bildung engerer Ausschüsse der meist sehr zahlreich beschickten Conferenzen zu empfehlen, mit welchen über einzelne wichtige, keinen Aufschub erleidende Fragen in's Benehmen zu treten sei. Auch dieser Anregung wurde nach und nach, den Bedürfnissen entsprechend, Folge gegeben.“

Wir halten es nicht für überflüssig, hier darauf besonders aufmerksam zu machen, dass gerade von dem Bromberger Eisenbahn-Ausschusse in der Sitzung am 12. Juli 1878 die Bildung eines solchen engeren Ausschusses von allen dort vertretenen Corporationen mit einer einzigen Ausnahme abgelehnt worden ist (s. Seite 53—56 der Vorlage). Wir halten die Erwägungen, welche damals zu diesem ablehnenden Beschlusse geführt haben, auch heute noch für zutreffend, und bitten daher ergebenst:

§ 5 der Vorlage zu streichen — eventuell aber demselben die nachstehende Fassung zu geben:

„§ 5.

Jeder Bezirkseisenbahnrath **kann** für die etc. bestellen".

Zu dem Bereiche des Bezirkseisenbahnrathes zu Bromberg gehören die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen, Pommern, Brandenburg nebst Berlin. Für einen Bezirksrath in Bromberg mit einem so grossen Gebiete einen Ausschuss zu bilden, „dessen Mitglieder nicht zu zerstreut wohnen" (s. Anlage B, Seite 25 der Vorlage), wird immerhin sehr schwierig sein. Es wird schwierig sein, aus den Mitgliedern des Bezirksrathes einige wenige Personen auszuwählen, welche mit den mannigfaltigen localen Verkehrs-Interessen und Bedürfnissen innerhalb dieses ganzen grossen Bereiches genügend vertraut sind, und denen dabei auch das Vertrauen, dass sie diese Vertrautheit besitzen, zur Seite steht. Andererseits liegt die Befürchtung nicht fern, dass gerade für die wichtigeren Angelegenheiten schliesslich nicht der Bezirkseisenbahnrath in pleno, sondern nur der engere, ständige Ausschuss die beiräthliche Mitwirkung ausüben wird. Denn gerade die eiligeren Sachen pflegen nicht die unwichtigeren zu sein.

Was sodann die Vorbereitung der Berathungen des Bezirkseisenbahnrathes angeht, so ist dieselbe für die periodischen Conferenzen seither durch die Eisenbahnverwaltung und die Antragsteller genügend besorgt worden; und wir glauben, dass dies auch weiterhin möglich sein wird.

Jedenfalls, meinen wir, sollte es füglich den Bezirkseisenbahnräthen selber überlassen werden, ob sie zur Vorbereitung ihrer Berathungen und für eilige Angelegenheiten sich eines engeren Ausschusses bedienen wollen oder nicht."

Bahnprojecte.

Nach der eingehenden Erörterung der vielen unseren Bezirk und insbesondere die Stadt Bromberg interessirenden Bahnprojecte in unserem vorjährigen Berichte durften wir erwarten, dass gemäss den Grundsätzen, welche für die Erweiterung des preussischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen minderer Ordnung festgestellt sind, die besprochenen Linien Rogasen—Wapno—Bromberg und Bromberg—Krone a. B.—Tuchel zweifelsohne die Priorität der Ausführung erhalten mussten. Nichtsdestoweniger haben selbst die Versuche hierzu im Jahre 1880 keine wesentliche Förderung erhalten, was uns veranlasste, den erbetenen Beitritt zu folgender Petition betreffend das Bahnproject Posen—Bromberg nicht zu versagen, nachdem wir uns hierüber ausführlich in unserem letzten Berichte geäussert haben.

„Hohes Haus der Abgeordneten!

I. Bereits durch Erlass des Herrn Handelsministers Bodelschwingh vom 10. April 1843, und zwar in Folge der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 22. November 1842, Gesetz-Sammlung Seite 307, war der Bau einer directen Eisenbahn von Posen nach Bromberg in Aussicht genommen.

1856 ist die Vornahme der Vermessungsarbeiten durch den Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten angeordnet und auch ausgeführt worden.

Nach Seite 34 No. 376 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, 12. Legislaturperiode, I. Session 1873—1874 ist deshalb von einer Führung der Posen-Schneidemühler Bahn über Mur.-Goslin Abstand genommen, weil das Zustandekommen einer directen Bahn von Posen nach Bromberg nur als eine Frage der Zeit von dem Vertreter der Königlichen Staatsregierung in der betreffenden Commissions-Sitzung hingestellt wurde.

Neuerdings hat sich in Janowitz ein die Kreise Wongrowitz, Schubin, Mogilno, Obornik und die Stadt Bromberg in Bezug auf das Anstreben des Zustandekommens dieser Linie vertretendes — das Janowitzer Comité — gebildet. Die Vertreter der Posener Handelskammer haben sich den Bestrebungen dieses Comités angeschlossen.

Den Delegirten dieses Comités und der Stadt Posen hat Se. Excellenz der Herr Minister für öffentliche Arbeiten in einer am 8. Mai d. J. gewährten Audienz die grosse Bedeutung des Ausbaues dieser Bahnstrecke voll anerkannt, namentlich dadurch, dass er seine Ansicht dahin ausgesprochen hat, es dürfe auf dieser Strecke von Anlage von Bahnen niederer Ordnung nicht die Rede sein, da diese Strecke nur als Vollbahn wichtigen Zwecken gewachsen sein würde, allerdings hat auch der Herr Minister das Anstreben, dass der Bau in Bälde in Angriff genommen werden soll, als verfrüht hingestellt.

Neuerdings hat nun der Herr Minister, und zwar durch Erlass vom 8. September d. J., die Interessenten durch das Königliche Oberpräsidium zu Posen dahin verständigen lassen, dass „schon mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage des Staats und dringenden Bedürfnisse desselben in unabsehbarer Zeit nicht zu rechnen ist".

II. Das Zustandekommen dieser Bahn ist aber ein dringendes Bedürfniss, und erlauben wir uns zur Begründung dieser Behauptung nur kurz Folgendes anzuführen:

1. Die beiden bedeutenden Eisenbahnknotenpunkte Posen und Bromberg erhalten hierdurch eine neue, von anderen Bahnen unabhängige Verbindung, welche in strategischer Beziehung, namentlich zur Dislocation von Truppen, von grosser Bedeutung ist. Es ist dies wiederholt und ausdrücklich von massgebenden Persönlichkeiten, namentlich auch des grossen Generalstabes, anerkannt.
2. Die äusserst fruchtbaren Kreise Wongrowitz und Schubin werden überhaupt noch nicht von einer Bahn durchschnitten oder berührt; der nördliche Theil des Kreises Mogilno und der südöstliche Theil des Kreises Obornik liegen in der nur schwer zu überwindenden Entfernung von durchschnittlich ungefähr 20 km von der nächsten Bahnstation entfernt.

   Wie sehr und schnell sich die fruchtbaren Gegenden unserer Provinz in Folge des Baues einer Bahn, namentlich durch Emporwachsen von Zuckerfabriken, Brennereien, aber auch anderer technischen Gewerbe heben, dafür bietet der Kreis Inowrazlaw den schlagendsten Beweis.
3. Durch den Mangel an Bahnen sind die traurigsten Zustände in dem Wongrowitzer und Schubiner Kreise bereits hervorgetreten, wie ja dadurch allein ganz unwiderleglich bewiesen wird, dass in keinem anderen Kreise der preussischen Monarchie die Auswanderung der ländlichen Bevölkerung ins Ausland so bedeutend gewesen ist, als in den Kreisen Wongrowitz und Schubin.
4. Die Luftlinie zwischen Posen und Bromberg beträgt nur ungefähr 108 km, während jetzt Posen von Bromberg nur auf dem 152 km betragenden Umwege über Gnesen zu erreichen ist.

Die sehr erheblichen Vortheile, welche durch dieses Näherrücken der beiden Hauptstädte der Provinz auf dem Gebiete des Handels wie der gesammten Verwaltung erwachsen, liegen auf der Hand.

5. Die Bahn bildet eine directe Verlängerung der Linie Danzig-Bromberg und bietet somit — als nothwendiges Mittelstück zwischen dieser Linie einer- und der Märkisch-Posener Linie andererseits — eine erhebliche Verbilligerung des Absatzes für die nordöstlich von Bromberg gelegenen, erfahrungsmässig auf einen Absatz in den sächsischen Mittellanden angewiesenen Gegenden.

III. Der Bau der Bahn kann allerdings von einer Actiengesellschaft nicht wohl ausgeführt werden, wie ja überhaupt der Privatunternehmungsgeist auf dem Eisenbahnbaugebiet vollständige Stilllage erleidet. Der Bau muss deshalb auf Staatskosten ausgeführt werden.

Dies dürfte aber auch aus folgenden Gründen Bedenken nicht unterliegen:

1. Nach der dem hohen Hause jetzt vorliegenden Nachweisung sind aus den in den Jahren 1873—74 und 1877 zu Eisenbahnbauzwecken bewilligten Anleihen Ersparnisse in Höhe von 78228641 Mark gemacht, mithin Geld zu Eisenbahnbauten sogar auch ohne Anleihe — verfügbar.
2. Die gesammte Finanzlage hat sich Dank namentlich auch der Staatseisenbahnpolitik wesentlich gebessert.
3. Die Herstellung dürfte bei dem durchweg günstigen Terrain hohe Kosten nicht in Anspruch nehmen.
4. Eine nicht ungünstige Verzinsung wird sich aus den bereits oben angeführten Gründen — Fruchtbarkeit der durchschnittenen Gegend, grosser Durchgangs-Verkehr — auch bereits in den ersten Jahren wohl mit Sicherheit ergeben.

IV. Schliesslich bitten wir, hohes Haus wolle erwägen, dass von den durch die gesetzgebenden Körperschaften in diesem Jahre zu Eisenbahnzwecken, namentlich Verstaatlichung aber auch Neubauten bewilligten, viele Hundertmillionen Mark betragenden Summen wiederum auf die hiesige Provinz (Grossherzogthum), und zwar für die Posen-Schneidemühler Bahn, nur ein ganz verschwindend kleiner Betrag entfallen ist, und dass hiernach unsere Provinz eine um so grössere Berücksichtigung verdiente, als dieselbe thatsächlich und bekanntermassen, namentlich auch durch Provinzialbeiträge, bedeutend höher belastet ist, als andere Provinzen, namentlich als die Nachbarprovinz Schlesien.

V. Hiernach bitten wir ehrerbietigst wie dringend, hohes Haus der Abgeordneten wolle dem Zustandekommen einer directen Eisenbahn-Verbindung von Posen nach Bromberg auf Staatskosten eine ganz besondere Aufmerksamkeit zuwenden und bei dem Staatsminister auf die baldige Ausführung dieses Bahnbaues einwirken."

Eisenbahnconferenzen.

Ueber den Verlauf der 1880 stattgehabten periodischen (IX. und X.) Eisenbahnconferenzen mit der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg ist bereits ausführlich in unserem letzten Jahresberichte referirt worden.

Die XI. Conferenz fand am 4. Januar 1881 zu Bromberg statt, und nahmen ausser den Delegirten wirthschaftlicher Corporationen fortan auch Vertreter der Directionen der Berlin-Stettiner, der Tilsit-Insterburger, der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn an den Conferenzen mit der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg Theil. In der 11. Conferenz wurde der Antrag, den Verein für die Rübenzuckerindustrie in Deutschland regelmässig zu den Conferenzen hinzuzuziehen, abgelehnt, dagegen die Frage, ob die Zuziehung in Fällen erfolgen sollte, wo es sich um specielle Interessen der Rübenzuckerindustrie handelt, mit 10 gegen 7 Stimmen bejaht. Dasselbe wird auch mit dem Verbande deutscher Lederindustriellen geschehen.

Der erneute Antrag auf Bildung eines engeren Ausschusses von wirthschaftlichen Corporationen wird mit Rücksicht auf den dem Landtage vorliegenden Gesetzentwurf, betreffend die Bildung der Bezirksräthe, vertagt.

Frachtbriefvermerke.

Auf den Antrag der Bromberger Handelskammer (u. a. l.), die früher gestatteten Vermerke auf den Eisenbahnfrachtbriefen wieder zuzulassen, wird bemerkt, dass Bemerkungen auf der einen Hälfte der Rückseite über die Herkunft und Weiterbestimmung der Sendung ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn im Verbandverkehre gestattet, eine definitive Entscheidung aber der Generalconferenz des Vereins deutscher Eisenbahnen vorbehalten ist.

Die Anerkennung jedes Bahnstempels auf den Frachtbriefformularen soll der ministeriellen Genehmigung unterbreitet werden.

Lagerzeit für Stückgüter.

Be- und Entladefrist.

Der Antrag, die Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit für Stückgüter auf 48 Stunden allen Empfängern zu gewähren, die ausserhalb des Stationsortes wohnen, wird empfohlen. Ferner gelangt der Antrag, die normale Be- und Entladefrist auf 12 Tagesstunden, dagegen auf 24 Tagesstunden für solche Versender und Empfänger einzuführen, welche mehr als 15 km von der Eisenbahnstation entfernt wohnen, einstimmig zur Annahme

Haftpflicht der Bahnen für Güterbeschädigung.

Unterm 1. December 1880 beantragten wir eine Besprechung über die Frage, inwieweit die Bahnverwaltung für eine durch Nässe eingetretene Beschädigung bedeckungsbedürftiger Güter der Specialtarife haftet, wenn der zum Transport verwendete Waggon undicht war.

Unsere Motive lauteten:

„In den allgemeinen Tarifvorschriften, Abschnitt III, sind diejenigen Güter (69 Positionen) aufgeführt, welche ohne Erhöhung der Frachtpreise in bedeckten Wagen befördert werden, sofern solche auf der Absendestation verfügbar sind. Sobald aber eine derartige Beförderung in bedeckten Wagen geschieht, so übernimmt unserer Anschauung nach die Eisenbahnverwaltung auch die Haftpflicht für diejenigen Transportschäden, welche aus einer mangelhaften Deckungsart entstehen. Wäre dies nach der speciellen Entscheidung eines Betriebs-Amtes nicht der Fall, so scheint der Zweck dieser Tarifbestimmung illusorisch, welche die Deckungsbedürftigkeit der dort namentlich angeführten Güter anerkennt. Andererseits müsste jeder Versender von durch Nässe beispielsweise leicht schadhaften Gütern, wie Getreide etc., entgegen den bestehenden Verkehrsusancen — jedesmal die Verladung in bedeckten Wagen ausdrücklich verlangen, und die damit bedungene Erhöhung von 10 pCt. würde viele Transactionen unausführbar machen."

Der Herr Vertreter der Königlichen Direction erklärt, dass die diesseitige Verwaltung dem Vorgange der übrigen Bahnverwaltungen folge und sich nicht für verpflichtet halte zum Ersatz des Schadens, der durch Undichtigkeit von Wagen entstände, die zur Beförderung von Gütern der Specialtarife ohne Erhöhung der Tarifirung gestellt wären. Dagegen werde die diesseitige Verwaltung dafür Sorge tragen, dass auch die bedeckten Wagen, die zur Beförderung von Gütern der Specialtarife gestellt werden sollten, sich in ordnungsmässigem und vor allen Dingen wasserdichtem Zustande befänden.

Unser Delegirter hält es für ein dringendes Verkehrsbedürfniss, dass die Eisenbahnverwaltung für Frachtgüter der Specialtarife, die sie in gedeckten Wagen befördere, ohne Einschränkung wie für Güter der Normalklasse, insbesondere für Nässe hafte, und stellt einen dahingehenden Antrag, den der Herr Präsident zur Kenntniss des Herrn Ministers zu bringen verspricht.

Schliesslich müssen wir dankend des Entgegenkommens erwähnen, welches die Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg unseren Anträgen auf Aenderungen des Fahrplanes und Erleichterungen des Personenverkehrs erwiesen hat.

Retourbillets.

Von den Relationen für Retourbillets mit mehr als 3tägiger Gültigkeitsdauer sind nur diejenigen zwischen Bromberg einer-, Berlin (4 Tage), Königsberg, Insterburg (3 Tage) anderseits bisher genehmigt und eingeführt worden. Für den Verkehr mit Stettin und Breslau (via Kreuz) ist eine definitive Entscheidung noch nicht erfolgt.

Obschon für die Relation Bromberg-Danzig das Verkehrsbedürfniss ein weit grösseres als beispielsweise Thorn-Danzig und Danzig-Schneidemühl ist, so hat der Herr Minister dennoch die dreitägigen Retourbillets für Bromberg-Danzig nicht genehmigt, weil die Entfernung, wie in der letzten Eisenbahnconferenz zu Bromberg erwähnt wurde, nicht ganz 200 Kilometer beträgt. Nun sollen aber nach den Grundsätzen für diese Art Retourbillets letztere für die Relation Bromberg-Breslau, weil die Entfernung 317 Kilometer beträgt, eine viertägige Gültigkeit haben. Der Herr Minister hat aber trotz der Entfernung von über 300 Kilometer nur drei Tage Gültigkeitsdauer für Bromberg-Breslau genehmigt, und wenn diese Beschränkung den angeführten Grundsätzen widerspricht, so ist ein striktes Festhalten an denselben umsoweniger da geboten, wo, wie bei Bromberg-Danzig, thatsächlich das Verkehrsbedürfniss ein grosses ist. Es steht wohl zu erwarten, dass der Herr Minister einem bezüglichen Gesuche entsprechen wird.

Ueber die Conferenzen mit der Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, welche am 8. Mai und 19. Juni zu Breslau stattfanden, giebt schon unser vorjähriger Bericht genaue Auskunft.

Personenbeförderung.

In der am 27. November 1880 zu Breslau stattgefundenen Eisenbahnconferenz wurde der Antrag, mit dem Güterzuge 430, welcher 12 Uhr 56 Min. Nachmittags von Inowrazlaw abgeht und 3 Uhr 15 Min. Nachmittags in Bromberg eintrifft, eine Personenbeförderung eintreten zu lassen, genehmigt.

Ausserdem kam auch die Angelegenheit betreffend die Haftpflicht der Bahnen für Transportschäden für Güter der Special-Tarife zur eingehenden Erörterung.

Die auf den Conferenzen behandelten Tarifangelegenheiten sind im folgenden Abschnitte besonders behandelt.

Tarifwesen.

Ausnahmetarife für schlesische Kohlen.

Nachdem unsere wiederholten Beschwerden (cfr. unsere Jahresberichte pro 1878 und 1879) über die Benachtheiligung Brombergs durch die Einführung der Ausnahmetarife für schlesische Kohlen nach Westpreussen noch immer unberücksichtigt geblieben waren, beantragten wir auf der Eisenbahn-Conferenz vom 27. November 1880 zu Breslau wiederholt,

die Ausnahmetarife für den Transport schlesischer Kohlen, dat. 15. März 1880, auch auf die Stationen Bromberg und Inowrazlaw auszudehnen.

Unsere Motive zu diesem Antrage lauteten:

„Trotzdem die Ausnahmetarife vom 15. März 1879, deren Nachtheile für die Stadt Bromberg und Umgegend wiederholt nachgewiesen und grösstentheils ja auch anerkannt worden sind, mit dem 15. März d. J. eine nicht unwesentliche Erhöhung erfahren haben, so sind dennoch die Stadt Bromberg und Gegend von den Vortheilen des billigen Kohlenbezuges aus Schlesien ausgeschlossen geblieben. Dadurch ist aber nicht nur der Oberschlesischen Bahn eine nennenswerthe Frachteinnahme, sondern den schlesischen Kohlengruben ein bis dahin sicheres Absatzgebiet grösstentheils verloren gegangen, so dass der Kohlenimport aus Schlesien in Bromberg allein um 43 pCt. im Jahre 1879, und trotz des erheblich gestiegenen Consums auch in diesem Jahre wesentlich zurückgegangen ist. Ferner wirkt auf diesen Kohlenbezug sehr nachtheilig der Mangel an Kohlenwagen, welche, meist für den Verkehr nach Ost- und Westpreussen verwendet, eine ausserordentlich lange Zeit für ihre Retournirung nach den 6—800 Kilometer entfernt liegenden Aufgabeorten gebrauchen.

Dieser auch der Oberschlesischen Eisenbahn sehr empfindliche Mangel an Kohlenwagen, welcher jüngster Zeit eine wesentliche Beschränkung der Entladefristen zur Folge hatte, ist aber zu beseitigen, wenigstens wesentlich zu mildern, wenn die näher gelegenen Absatzgebiete in der Provinz Posen den Productionsorten wiedergewonnen werden. Somit würde sich die unsererseits wiederholt beantragte Ausdehnung der Ausnahmetarife auf Bromberg und Inowrazlaw für die Consumenten und Producenten der schlesischen Kohlen, sowie für die Transport-Interessen alias Oberschlesische Eisenbahn gleich vortheilhaft erweisen."

Nachdem unser Delegirter den Antrag noch unter näherer Darlegung der Gründe befürwortet und auf die Schwierigkeiten für die Beschaffung eines verlässlichen statistischen Materials hingewiesen hatte, wurde die Angabe betreffs des Rückganges des schlesischen Kohlenimports in Bromberg seitens der Direction bestritten, welche ausführte, das der angebliche Rückgang loco Bromberg lediglich darauf beruhe, dass die Kgl. Ostbahn ihre Regiekohlen nicht mehr in demselben Umfange, wie vor der Einführung des Ausnahmetarifs für Stationen der Ostbahn, auf Bromberg kartiren und von hier aus in ihrem Localverkehr weiterkartiren, sondern dieselben zum grösseren Theile direct nach den einzelnen über Bromberg hinaus gelegenen Verbrauchsstellen dirigiren lasse. Der Versand schlesischer Kohlen, soweit dieselben von Privaten bezogen werden, habe nach Bromberg im Jahre 1878: 19800870 kg, 1879: 20808350 kg betragen, und habe sich allein in den Monaten Juli bis Ende October 1880 auf 7963200 kg gegen 6787400 für den gleichen Zeitraum 1879 belaufen.

Ferner wurde angeführt:

Der Preis der englischen Kohle, welche per Schiff resp. Kahn via Danzig nach Bromberg komme, berechne sich durchschnittlich auf ca. 87 Pf. pro Centner, und zwar auf Grund folgender Calculation:

30 Pf.	Grubenpreis,
30 Pf.	Seefracht,
25 Pf.	Flussfracht,
2 Pf.	Speditionsgebühren,
87 Pf.	

Dieser Preis könne bei normalen Verhältnissen als Durchschnittssatz gelten. Es sei zwar nicht ausgeschlossen, dass zeitweise englische Kohle zu erheblich billigeren Preisen loco Bromberg gehandelt werde, und zwar dann, wenn dieselbe lediglich als Ballast nach Danzig komme und dort in Consignation verkauft werde; derartige anormale Verhältnisse könnten jedoch nicht in Rechnung gezogen werden.

Gegenüber dem Preise von 87 Pf. pro Centner englischer Kohle stelle sich der Preis für schlesische Kohle auf ca. 88 bis 90 Pf. pro Centner. Dieser Preis setze sich zusammen aus:

30 Pf. Grubenpreis,
55 Pf. Eisenbahnfracht,
3—5 Pf. Abfuhr vom Bahnhofe,
88—90 Pf.

Aus dieser Gegenüberstellung erhelle, dass die Preisdifferenz zwischen englischer und schlesischer Kohle nur eine geringe sei.

Dass die concurrirende englische Kohle die schlesische aus Bromberg keineswegs verdränge, sondern der Versand schlesischer Kohle nach Bromberg im Steigen begriffen sei, bewiesen die oben angegebenen Zahlen. Die Möglichkeit, die englische Kohle aus Bromberg völlig zu verdrängen, sei überhaupt nicht gegeben, da einzelne Etablissements, welche am Wasser gelegen seien, insbesondere die Gasanstalten, in Folge des bequemeren Bezuges der englischen Kohle der schlesischen Kohle niemals den Vorzug geben würden.

Unser Delegirter gab hierauf folgende Erwiderung:

„Es könne doch nur eine der beiden Voraussetzungen richtig sein. Entweder sind die Ausnahmetarife für die Bahn rentabel, dann sei es bedauerlich, dass Bromberg von den Vortheilen derselben ausgeschlossen bleibe, oder die Ausnahmetarife seien für die Bahn nicht rentabel, dann sei nach den Ausführungen der Direction selbst die Thatsache zu constatiren, dass auf Grund dieser Ausnahmetarife die Ostbahn, also ein Staats-Institut, in Bromberg einen billigeren Kohlentransport geniesse als die Privatinteressenten daselbst. Bei beiden Voraussetzungen sei somit der Antrag der Bromberger Handelskammer gerechtfertigt. Was nun den steigenden Consum in Bromberg anlange, so entspreche das Plus, welches die Direction angeführt habe, durchaus nicht dem wirklichen Mehr des Bedarfes. Dieser sei ganz erheblich grösser und werde von Danzig aus mit englischem Material gedeckt. So hätten 15 Firmen, die sonst nur schlesische Kohle verwendeten, in diesem Sommer ca. 170000 Centner englische Kohle bezogen; ferner lege eine einzige Fabrik Connoissemente und Factura vor über 453000 kg englischer Kohle, welche sie vom 15. October bis 5. November 1880 empfangen hat, abgesehen davon, dass ein gleiches Quantum von ihr für die nächste Zeit verschlossen sei. Auch zeigen die vorliegenden Documente, dass nicht der Preis der Waare, sondern die Frachtermässigung den Bezug der englischen Kohle ermöglicht habe. Der Frachtsatz Dirschau, welcher nun von 0,746 auf 0,857 Mark erhöht sei, empfehle sich ohne Schädigung der Bahninteressen auch für die Station Bromberg."

Diesen für unsere erneute Beschwerde fruchtlos gebliebenen Verhandlungen haben wir nur noch folgende höchst interessante Ergänzungen hinzuzufügen:

Nach den uns von der Direction der Oberschlesischen Bahn selbst gewordenen statistischen Angaben betrug der Eingang schlesischer Kohlen in Bromberg

1877:	53 029,1	Tonnen.	
1878:	77 887,1	+ 24 758,0	Tonnen gegen Vorjahr,
1879:	48 517,4	— 29 369,7	= = =
1880*):	31 029,8	— 17 487,6	= = =

also im Jahre 1880 weniger 21 999,3 Tonnen als 1877 und 46 857,3 Tonnen weniger als im Jahre 1878. Diese Ziffern sind beachtenswerth.

Wenn also schon zugegeben werden soll, dass das Minus des Jahres 1879 von 29 369 Tonnen gegen 1878 sich mit den von der Ostbahn nach Westpreussen hin bezogenen Regiekohlen deckt, so ist doch das Minus von 17487 Tonnen im Jahre 1880 gegen 1879 zweifellos als ein wesentlicher Rückgang des schlesischen Kohlenimports nach Bromberg seitens der Privatinteressenten anzusehen.

Diese unleugbare Thatsache findet um so mehr ihre Bestätigung, als die Ausdehnung des industriellen Dampfbetriebes und des Kohlengebrauchs in Haushaltungen in Bromberg von Jahr zu Jahr eine ansehnliche Steigerung erfährt und naturgemäss — statt des beträchtlichen Rückganges — eine wesentliche Vermehrung der schlesischen Kohleneinfuhr zur Folge haben musste.

Wir wollen hoffen, dass die Verwaltung der Oberschlesischen Bahn, welche ihre Behauptungen durch ihre eigenen Ziffernangaben widerlegt, endlich auch in ihrem eigenen Interesse die Ausnahmetarife auf die Station Bromberg ausdehnen wird.

Schifffahrt.

Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft.

Dem Berichte der Bromberger Hafenactien-Gesellschaft entnehmen wir, dass das finanzielle Ergebniss des Betriebes ein ausserordentlich günstiges war. Die Hafenanlagen haben an Grunderwerb und Bauten insgesammt 1763359,27 Mark gekostet. Nach Abzug der Staatssubvention mit 112666,54 Mark, der Parzellenverkäufe zum Wehrbau bei Brahnau, der Wiesenpacht, Zinserträge, Einzahlungen etc. mit zusammen 195692,73 und der Amortisationsquote pro 1880 mit 3000 Mark verbleibt auf Hafenconto ein Saldo von 1452000 Mark.

In dem Grundentschädigungs-Prozesse, welchen ein Besitzer wegen 4607,06 Mark nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 1. November 1878 angestrengt hat, ist die Gesellschaft in erster Instanz verurtheilt, an Kläger 1685,62 Mark nebst 5 pCt. seit dem 1. November 1878 zu zahlen und von den Kosten ⅓ zu tragen. Das Erkenntniss stützt sich auf eine Entscheidung des Reichsgerichts, worin ausgeführt ist, dass für die Wassergrenze eines Grundstücks, welches an einem öffentlichen Strome belegen, der mittlere Wasserstand entscheidend ist, während in der Schlussvermessung die Wassergrenze zwischen dem höchstgewöhnlichen und dem mittleren Wasserstande aufgenommen ist. Die Differenz zwischen der Schlussvermessungslinie und der des mittleren Wasserstandes umfasst eine Fläche von 36 Ar 50 qm., zu deren Entschädigung die Gesellschaft verurtheilt ist. Der Betrag ist an den Kläger bezahlt und dem Hafenconto zur Last geschrieben. Kläger hat gegen das Erkenntniss Berufung eingelegt.

Die Reservefonds (44310,50 Mark) und der Pensionsfonds (2406 Mark) sind in 4prozentigen preussischen Consols angelegt. Von dem Actienkapital (1800000 Mark) restiren auf 45000 Mark uneinbringliche Vollzahlungen. Die darauf gezahlten 10 pCt. (4500 Mark) sind dem Hafenconto gutgeschrieben.

Dem Reservefonds-Conto sind die aus der Staats-Subvention zustehenden 30000 Mark sowie 10 pCt. des Reingewinns pro 1880 mit 16187,23 Mark gutgeschrieben, wodurch sich der Saldo des Vorjahres von 12207,40 um 46187,23 erhöht und mit 58394,63 Mark vorgetragen ist.

*) cfr. Verkehrsstatistik.

Das Pensions- und Unterstützungsfonds-Conto ist für 2 pCt. vom Reingewinn mit 3237,44 Mark erkannt.
Dem Dividenden-Conto ist die für das Jahr 1880 für 2910 Actien à 5 pCt. = 25 Mark pro Actie zur Hebung gelangende Dividende in Summa mit 72750 Mark gutgeschrieben.

Bei der Vertheilung des Reingewinnes für 1879 war die Dividende vom Nominalbetrage des Actien-Capitals für 3000 Actien à 25 Mark mit 75000 Mark in Rechnung gestellt, weil sich damals der definitive Ausfall am Actien-Capital noch nicht übersehen liess; nachdem hierüber Gewissheit eingetreten und nur 2910 Actien mit 72750 Mark die Berechtigung zum Empfange der Dividende erlangt haben, ist der verbliebene Mehrbetrag von 2250 Mark beim diesjährigen Bücherabschluss auf den Dividenden-Reservefonds übertragen.

Das Dividenden-Reservefonds-Conto ist für den überschiessenden Gewinn pro 1880 mit 69697,70 Mark, sowie für den Saldo-Uebertrag vom Dividenden-Conto mit 2250 Mark kreditirt.

Die Einnahmen der Gesellschaft im Jahre 1880 betrugen insgesammt 209144,36 Mark. Sie setzen sich zusammen aus Schleusengeldern für Flossholz (135766,10 Mark), für beladene Schiffe (4036,10 Mark) und für unbeladene Fahrzeuge (417,50 Mark) = 140219,70 Mark, Lagergeld für Flossholz auf 30 Tage (54330,25 Mk.) und für Ueberliegezeit (5701 Mark) = 60031,25 Mark; Nutzung des Ausdeichlandes mit 5392,40 Mark, Zinsen 3448,51 Mark und Extraordinarium 52,50 Mark.

Die Ausgaben betrugen: Unkosten: Gehälter, Diäten und Remunerationen 10713,33 Mark, Arbeitslöhne 4639,00 Mark, Abgaben und Versicherungsprämie 3617,07 Mark, Instandhaltung der Anlagen und Geräthe 22029,82 Mark, Bureaubedarf, Reisekosten, Porti etc. 3272,77 Mark, zusammen 44271,99 Mark; Amortisationsquote pro 1880 3000,00 = 47271,99 Mark in Summa.

Der demnach verbleibende Reingewinn mit 161872,37 Mark (ca. 11 $^1/_4$ pCt.) wird folgendermassen vertheilt: 10 pCt. zum Reservefonds = 16187,23 Mark, 2 pCt. zum Pensions- und Unterstützungsfonds 3237,44 Mark, 5 pCt. Dividende für 2910 Actien à 25 Mark = 72750,00 Mark, zum Dividenden-Reservefonds 69697,70 Mark.

Tarif-ermässigung.

Mit Rücksicht auf die so günstigen Resultate in den zwei Betriebsjahren hat der Aufsichtsrath betreffs der Frage, „ob es angezeigt sei, für eine Ermässigung der Tarifsätze zur Erhebung der Schleusen- und Hafengelder einzutreten“, nach Erwägung der dafür und dagegen sprechenden Beweggründe folgende Resolution am 29. October 1880 angenommen:

„Dem Schluss der diesjärigen Verschiffungsperiode und dem des zweiten Jahres des Betriebes unseres Unternehmens nahe, vermögen wir zu constatiren, dass die erzielten Resultate der Gesellschaft günstiger gewesen, als zu erwarten stand, dass immerhin aber der überwiegend grössere Vortheil der Anlagen des Bromberger Weichsel-Sicherheitshafens nicht auf Seite der Gesellschaft, sondern, wie es angestrebt worden, auf der des holzhandeltreibenden Publikums zu finden ist, welches, der Sorge des Verschwimmens seiner Waare überhoben, solche unter Aufwand geringerer Kosten durch die Weichselschleuse und den Hafen in die Brahe einführt, als ehedem.

Angesichts dieser Thatsache und in Rücksicht darauf, dass eine Herabsetzung der der Gesellschaft zur Zeit zu gewährenden Abgaben bei nicht fortdauernd gleichmässiger Prosperität des Unternehmens für spätere Zeit wiederum eine Erhöhung derselben, event. sogar über den heutigen Stand hinweg, nothwendig machen würde und wechselnde Tarife stets als den Handel schädigend zu betrachten sind, hegt der Aufsichtsrath den Wunsch, dass der allerhöchstenorts am 28. April 1879 zur Erhebung von Abgaben für die Benutzung der Hafenschleuse, resp. des Bromberger Weichselhafens im Kreise Bromberg — bis auf weiteres — genehmigte Tarif auch über das Jahr 1881 hinweg in Kraft bleiben möge. Es würde hierdurch, neben dem Interesse des allgemeinen Verkehrs, auch dem des Staates und der Actionäre unserer Gesellschaft gedient werden, da bei ungünstigeren Jahresabschlüssen als dem vorjährigen die angesammelten Reserven nicht wesentlich geschwächt werden brauchten, und bei gesteigertem Verkehr solchen namhaftere Beträge zugeführt würden, die zinstragend angelegt oder zur aussergewöhnlichen Amortisation verwendet werden könnten In beiden Fällen gelangt wesentlich früher, als auf Grund des Gesellschafts-Statuts vom 8. Februar 1875 es möglich, der Staat in den Besitz des Unternehmens und die Gesammtheit der Actionäre in den Rückbesitz des aufgewendeten Kapitals.

Der Aufsichtsrath behält späterer Zeit vor, bestimmte Anträge zu formuliren.“

Netze-regulirung.

Die Arbeiten zur Canalisirung der oberen Netze haben im Jahre 1880 durch die abnorm hohen Wasserstände, welche ebenso wie bei sämmtlichen Flüssen des nördlichen Deutschlands auch auf der Netze durch die anhaltenden Niederschläge des Sommers und Herbstes veranlasst wurden, und sich bis zum Ende des Jahres in fast unveränderter Höhe gehalten haben, vielfache Erschwernisse erfahren. Immerhin sind die Arbeiten so gefördert, dass, wenn nicht unvorherzusehende Hindernisse eintreten, die ganze Strecke im Frühjahr 1882 der Schiffahrt übergeben werden kann. Die oberste Strecke am Goplo-See bis zur Kreuzung mit der Inowrazlaw-Strzelnoer Chaussee bei Montwey konnte bereits im Sommer 1880 eröffnet werden, seit welcher Zeit Seitens der Zuckerfabrik Szymborze ein lebhafter Verkehr auf derselben unter Benutzung eines Schleppdampfers während der Campagne unterhalten wurde.

Von den bis zum Ablauf des Etatsjahres 1880/81 zur Verfügung gestellten 2300000 Mark sind bis Neujahr 1881 rund 1770000 Mark verwendet worden. Es sind bis dahin die Erdarbeiten vom Goplo-See bis Pakosch und im sogenannten Speisecanal von Eichhorst bis zum Bromberger Canal fast beendet, diejenigen auf der zwischenliegenden Strecke zu $^3/_5$ fertig gestellt; im Ganzen sind rot. $1^1/_2$ Millionen cbm Erde zur Herstellung des Canalprofiles ausgehoben. Von den 8 Schleusen sind die beiden untersten, nahe der Mündung in den Bromberger Canal gelegenen fertig, die übrigen sind sämmtlich im Bau. Es sind ferner 13 Brücken, 1 Düker, 1 Ladestelle bei Lochowo bereits zur Ausführung gelangt, während 14 Brücken, 7 Wehre, 4 Düker, 1 Hafenanlage bei Montwey, 8 Dienst-Etablissements theils im Bau begriffen sind, theils im Laufe des Sommers 1881 in Angriff genommen werden sollen.

Flösserei-reglement auf der Warthe.

Der Königlichen Regierung zu Bromberg haben wir unterm 16. November 1880 folgende, das Flössereireglement auf der Warthe betreffende Beschwerde eingereicht:

„Die im Bromberger Canal liegenden 12 Schleusen, zumeist von gleicher Grösse, nehmen 80 lfd. Meter in canalmässiger Breite verbundenes Holz, sog. Netztraften, auf, welche, mit einem Flösser besetzt, auch nur in dieser Verbindung und Länge laut vorjähriger Verordnung die schmale und mit vielen Krümmungen versehene Netze passiren dürfen. Bei Zantoch, wo die Netze in die Warthe mündet, werden je zwei dieser Netztraften zu einer Warthetraft zusammengestellt und bilden so ein mit 2 Mann besetztes Floss von ca. 80 Meter Länge und 8,6 Meter Breite. Laut § 19 des Flössereireglements vom 31. October 1868 der Königlichen Regierung zu Frankfurt a. O. dürfen auf der der letzteren unterstellten Warthestrecke die Flösse nur eine Länge von

200 Fuss (64 Meter) und eine Breite von 20 Fuss (6,4 Meter) haben. Die Aufrechthaltung dieser Verordnung, welche eine sehr kostspielige und zeitraubende Umbindung der Traften bei Landsberg erfordern würde, ist um so weniger erklärlich, als von bautechnischer Seite wiederholt anerkannt ist, dass ein Holzfloss von 80 Meter Länge und 8,6 Meter Breite die breite, gradlinige Warthe passiren könne, ohne die Strom- und Uferanlagen zu beschädigen, wenn nicht Unaufmerksamkeit der Mannschaften oder elementare Ereignisse dies herbeiführen. Da auf der Oder Flösse in den letztangegebenen Dimensionen wieder statthaft sind, so besteht die Beschränkung des Verkehrs nur auf der Strecke der Warthe zwischen Landsberg und Cüstrin. Die Stromaufsicht über diese Strecke führt der in Schwarzsee stationirte Fussgendarm Walter, welcher jede dort passirende unvorschriftsmässig verbundene Weichseltraft mit den höchsten Strafen belegt und diese sogleich von den Flossmannschaften eincassirt. Die Interessenten ziehen die Bezahlung dieser Strafgefälle einem sehr kostspieligen und zeitraubenden Umverbande der Traften vor. Eine richterliche Entscheidung gegen diese Strafmandate ist deshalb schwer zu erwirken, weil der Transportführer meist sein Ziel erst dann erreicht, wenn die gesetzliche Recursfrist von 7 Tagen abgelaufen ist, er aber auf der Fahrt nicht Zeit und Gelegenheit hat, den Recurs anzubringen, weil er den Holztransport nicht ohne Gefahr für denselben verlassen kann und darf.

Es ist uns seitens der hiesigen Interessenten eine Liste der Strafgelder vorgelegt, welche in diesem Jahre den Gesammtbetreg von ca. 1000 Mark ausmachen.

Wir bitten eine Königliche Regierung, gütigst dahin wirken zu wollen, 1. dass noch vor Beginn der Flösserei im nächsten Jahre das qu. Reglement der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. dahin abgeändert werde, dass den von der Weichsel resp. Brahe kommenden Traften gestattet werde, in denselben Dimensionen, wie sie die Netze passiren, auch die Durchgangsstrecke der Warthe von Landsberg nach Cüstrin flössen zu dürfen, und 2. dass die von den hiesigen Holzhändlern und Spediteuren wegen reglementswidriger Verbindung der Flösse an den Fussgendarm Walter in Schwarzsee in diesem Jahre gezahlten Strafgelder den Interessenten wieder zurückerstattet werden."

Canalprojecte.

Seitens des Verkehrsministeriums wurde ein Gutachten über neue Canalprojecte, insbesondere über den projectirten Spree-Oder- und Spree-Elbe-Canal, auf Grund einer uns zugegangenen Denkschrift eingefordert. In dem von uns erstatteten Berichte wird die Nothwendigkeit der Vermehrung und Verbesserung der Wasserstrassen, welche noch keineswegs den vorhandenen wirthschaftlichen Bedürfnissen genügen, anerkannt; deshalb gerade müsse vorerst dasjenige gemacht werden, was dem allgemeinen Interesse am meisten entspreche. Der Osten Deutschlands entbehrt neben den Mängeln auf anderen Verkehrsgebieten noch immer einer Regulirung mehrerer Wasserstrassen, insbesondere der Netze, sowie der Aufschliessung neuer Wasserverbindungen. Gegen diese Nothwendigkeit trete die Bedürfnissfrage für den Spree-Oder-Canal in den Hintergrund, welcher — ganz unabhängig von der Wahl der vorgeschlagenen Tracen — in erster Linie dem Berliner Localverkehr dienen würde. Für den Verkehr aus dem Osten genügen fürs erste die vorhandenen Wege, wenn man nur darauf bedacht sei, vor allen Dingen die Zufuhrstrassen nach Berlin, insbesondere den Landwehrcanal, zu verbessern. Der Kostenaufwand von ca. 18 Millionen Mark stehe in keinem richtigen Verhältnisse zu der Wegeverkürzung von 56 km oder der Zeitersparniss von etwa 24 Stunden. Diese würden aber auch zum Theil paralysirt durch die vielen der Schiffahrt ungünstigen Contrewinde und heftigen Gegenströmungen im Müggelsee, ein Grund, der die sehr bedeutende Holzflösserei veranlassen muss, nach wie vor den sicheren Hafen bei Liepe aufzusuchen und die Passage durch den Finowkanal beizubehalten Nothwendig für die Schiffahrt nach Stettin ist der Seitencanal von Hohensaathen nach Schwedt, weil auf dieser Strecke die Oder sehr leicht versandet und die Schiffer oft gezwungen sind, hier mit nur halber Ladung zu fahren. Viel wichtiger als der Spree-Oder-Canal ist dagegen der Elbe-Spree-Canal, welcher in der ministeriellen Denkschrift eine nur nebensächliche Behandlung gefunden hatte, während die Realisirung dieses Projects, unabhängig von der neuen Verbindung der Oder mit der Spree, in erster Linie erfolgen müsste und für die Handelsbeziehungen des Ostens mit Mittel- und Süd-Deutschland von ausserordentlicher Wichtigkeit sei.

C. Specialberichte.

Bankwesen.

Geldverkehr.

Der Geldverkehr in unserer Stadt und Gegend, der in der Regel seine gewohnte Bahn nicht verlässt, hat doch im Jahre 1880 merkliche Veränderungen gezeigt. Während einerseits durch die Missernte des Jahres 1880 der Verkehr mit den Gutsbesitzern erschwert und darin unbedingt eine Abnahme des Umsatzes bemerkbar wurde, zeigte sich andrerseits aber eine erfreuliche Zunahme der Spar- und Anlagefähigkeit des Publikums.

Die Speculationen nahmen an den Börsen unserer Nachbarländer im Jahre 1880 einen übertriebenen Aufschwung und führten daselbst zu unzähligen Gründungen, welche willige Aufnahme fanden. In unserer Gegend hat sich die Solidität zur Betheiligung an derartigen Unternehmungen nicht verirren lassen, und Anlagen erfolgten nach wie vor in sicheren Papieren. — Durch die Verstaatlichung mehrerer grossen Eisenbahnen hatte ein Verkehr in den Actien derselben fast ganz aufgehört. Auch für die Actien anderer Bahnen erlosch das Interesse, weil die Speculation auf die vermeintliche Verstaatlichung hin die Course dieser Actien gewaltig in die Höhe gebracht hatte, und das vorsichtige Capitals-Publikum, statt ferner darin Anlagen zu suchen, es vorzog, sich den Coursgewinn zu sichern und diese Werthe zu realisiren. Aber auch nicht mehr als sonst wurden nur preussische Papiere zur Anlage genommen. Bei dem herrschenden Geldüberfluss war es im Jahre 1880 gelungen, Convertirungen von 5% und 4½% Effecten in 4% auszuführen. Den Paricours überschritten die 4% Preussischen Consols, es erreichten denselben fast alle 4% Pfand- und Rentenbriefe. Da nun unser Volk anerkanntermassen nicht so reich ist, dass es sich mit einem Zinsfuss von 4% begnügen kann, so wurde ganz von selbst die Aufmerksamkeit auch der solidesten, vorsichtigsten Capitalisten auf die auswärtigen Fonds hingelenkt. — Der russische, österreichische und ungarische Staatscredit ist zwar nicht so unbezweifelt gut, wie der deutsche, doch hält man die Anleihen dieser Staaten für sicher, und unser Publikum greift mit Vorliebe zu diesen Effecten, die ihm einen etwas besseren Zinsgenuss als die deutschen gewähren. Unter solchen Verhältnissen stiegen im Jahre 1880 die ausländischen Staatspapiere, z. B.:

Effecten.

die österreichische Goldrente mit 5%,
" ungarische " " 10%,
" russischen Effecten " 3—4%.

Neben der aus diesen Effecten dem Publikum gewordenen Verzinsung hat dasselbe somit auch noch bedeutenden Coursgewinn gehabt, welcher nicht nur grösseren, sondern auch kleineren Capitalisten zu Gute kam.

In dieser Weise war im Jahre 1880 im hiesigen Geld- und Anlage-Verkehr eine Veränderung bemerkbar.

Hypotheken-Geschäft.

Hinsichtlich des Hypotheken-Verkehrs haben gute Stellen auf städtische Grundstücke zu 5% Verzinsung willige Nehmer gefunden, und es suchen die Grundstückbesitzer mit Vorliebe Darlehne von Behörden und Privatleuten, weil ihnen hierbei geringere Kosten entstehen, als wenn sie ihr Darlehen von Hypotheken-Gesellschaften aufnehmen.

Der Grundbesitz im Allgemeinen kann nur einen Credit mit niedrigem Zinssatz ertragen, und so lange die Gesellschaften es nicht verstehen werden, Credite auf den Grund und Boden unter 5% Verzinsung zu bieten, so lange werden sie die Erfahrung machen, dass der Besitzer in eine verwickelte Lage und sie selbst in die Situation kommen, bei einer Subhastation der beliehenen Werthe diese selbst übernehmen zu müssen.

Städt. Sparkasse.

Die städtische Sparkasse wurde im Jahre 1840 errichtet. Das Minimum der Einlage beträgt 3 Mark. Die Kasse gewährt 2½ pCt. und 4 pCt. und erhält für ausgeliehene Capitalien 4, 4½ und 5 pCt. Zinsen.

Betrag der Einlagen am Schlusse 1879.	Neue Einlagen 1880.	Zuschreibungs-Zinsen 1880.	Zurückgezogene Einlagen 1880.	Bestand Ende 1880 aus:				Von dem Vermögen der Sparkasse sind zinsbar angelegt:			
				Einlagen.	Reservef.	höherem Courswerth der Effecten (Vorschuss).	Summa.	in Hypotheken städtische	in Hypotheken ländl.	in Effecten zum Courswerthe ult. 1880.	Summa.
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
686,632,71	244,432,01	20,998,73	222,650,77	729,412,68	89,161,05	181,13	818,754,86	665,700	6900	147,771,00	820,371,00

Aus dem Reservefonds sind seit dem Bestehen der Kasse 94,500 Mark zu öffentlichen Zwecken verwendet worden.

Am Jahresschlusse 1880 befanden sich an Sparkassenbüchern im Umlauf mit einer Einlage:

bis 60 Mark	60—150 Mark	150—300 Mark	300—600 Mark	600 Mark und darüber	überhaupt
Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
778	497	438	347	327	2387

An Sparkassenbüchern wurden im Laufe des Jahres ausgegeben 615 Stück, zurückgenommen 447 Stück.

Zinsfuss.

Bei der Reichsbank war der Zinsfuss im Jahre 1880

vom 1. Januar	bis 17. August	4	pCt. für Wechsel	5	pCt. für Lomb.
" 18. August	" 3. September	5	" " "	5	" " "
" 4. September	" 5. October	5½	" " "	6	" " "
" 6. October	" 17. October	5	" " "	6	" " "
" 18. October	" 8. November	4½	" " "	5½	" " "
" 9. November	" 31. December	4	" " "	5	" " "

im Durchschnitt des ganzen Jahres 4,24 pCt. für Wechsel (3,7 im Jahre 1879) und 5,15 für Lombard-Darlehen gegen 4,68 pCt. im Vorjahre. Die umlaufenden Banknoten waren im Durchschnitt des ganzen Jahres mit 76,47 pCt. durch Metall gedeckt.

Reichsbankstelle Bromberg.

Der Gesammtumsatz der Reichsbankstelle Bromberg einschliesslich der von derselben ressortirenden Reichsbanknebenstellen Inowrazlaw und Konitz betrug 1880 158662300 Mark oder 1534100 Mark mehr als im voraufgegangenen Jahre. Im Giroverkehr betrug der Bestand am 1. Januar 1880 913255,07 Mark. Vereinnahmt wurden durch Baarzahlungen: 1996634,12 Mark. Durch Uebertragung von anderen Bankstellen 24179723,56 Mark, zusammen 26176357,67 Mark. Verausgabt wurden durch Baarzahlungen: 19544868,64 Mark, durch Uebertragung auf andere Plätze 7119770,61 Mark, zusammen 26664639 Mark. Der Bestand am 31. December 1880 war 424973,50 Mk. Uebertragungen fanden statt zwischen Giro-Interessenten 7119770,61 Mark, durch Zahlungen von Behörden und Personen, die kein Giroconto haben, 24524787,75 Mark in Eingang, mithin zusammen 31644558,36 Mark. Der Ausgang weist die Summe von 24179723,56 Mark auf. Der Gesammtumsatz im Giroverkehr betrug 1880 77365800 Mark (75567900 Mark in 1879). — Der Wechselverkehr zeigt einen Umsatz von 57507900 Mark gegen 67011100 Mark in 1879 und 71890600 Mark in 1878. Im Discontogeschäft betrugen am 1. Januar 1880 1481 Stück Wechsel 3425345,32 Mark, dazu eingegangen 6902 Wechsel in Höhe von 14790125,89 Mark, ausgegangen 7025 Wechsel mit 15066056,83 Mark, und es verblieben am 31. December 1880 1358 Wechsel mit 3149113,38 Mark. Der durchschnittliche Bestand nach der wöchentlichen Ausweisung betrug 2781000 Mark, die durchschnittliche Grösse der einzelnen Wechsel 2143 Mark, die durchschnittliche Verfallzeit 66 Tage. Der aus dem Discontogeschäft erzielte Gewinn betrug 116111,24 Mark. Inländische Rimessen wurden angekauft 2959 Stück im Betrage von 5138309,52 Mark, welche einen Gewinn von 30747,23 Mark ergaben. Zum Incasso waren eingegangen 13357 Wechsel mit 8678774,27 Mark, ausgegangen 13427 Wechsel mit 8696261,35 Mark. Am 31. December 1880 war der Bestand der Incassowechsel 1042 in Höhe von 794011,46 Mark. — Der Lombardverkehr hatte einen Gesammtumsatz von 7645800 Mark gegen 5117600 Mark in 1879. Von dem im Lombardverkehr erzielten Gewinne entfallen auf Bromberg 30122,19 Mark, auf Inowrazlaw 3712,38 Mark, auf Konitz 2251,46 Mark. In Bromberg betrug der Lombardbestand am 31. December 1880 581700 Mark auf Effecten und 103900 Mark auf Waaren. — Der Anweisungsverkehr erreichte die Summe von 678800 Mark gegen 465400 Mark in 1879. Zahlungsanweisungen wurden im Betrage von 492033,39 Mark ertheilt und dafür 58,91 Mark an Provision erhoben. Ueberhaupt eingelöst wurden nur 186784,43 Mark. — Im Depositenverkehr fand ein Umsatz von 220700 Mark statt (86200 Mark im Jahre 1879), und der Verkehr mit Reichs- und anderen Staatskassen weist die Summe von 20226300 Mark gegen 8880000 Mark in 1879 auf.

Bromberger Credit-Verein.

Bromberger Credit-Verein G. Voeltzcke. Nach dem Verwaltungsbericht pro 1880 blieb das Actiencapital mit 201000 Mark unverändert. Der Kassenumsatz, mit dem am Schlusse des Jahres verbliebenen Bestande von 5551,63 Mark, betrug an Einnahme 2388388,80 Mark; dagegen wurden verausgabt 2382051,16 Mark, so dass der Saldovortrag 6337,64 Mark ausmacht. Zu dem am Schlusse des Jahres 1879 verbliebenen Bestande von 150661,58 Mark im Depositengeschäft traten im Jahre 1880 neue Einzahlungen

mit 274691,76 Mark hinzu; davon wurden abgehoben 171074,71 Mark. Die Depositenzinsen betrugen 10624,95 Mark; aus dem Jahre 1879 blieben unabgehoben 5629,20 Mark; im Laufe des Jahres sind abgehoben 7047,16 Mark. Auf Wechsel-Conto wurde aus 1879 ein Bestand von 195 Wechseln mit 388949,54 Mark vorgetragen. Angekauft wurden 875 Wechsel mit 1916575,07 Mark, zusammen 1070 Wechsel mit 2305524,61 Mark. Davon sind eingelöst resp. weiterbegeben 872 Wechsel mit 1877557,88 Mark; im Bestande bleiben 198 Wechsel mit 427966,73 Mark. An Zinsen sind vereinnahmt auf Wechsel-Conto 30739,95 Mark; dagegen verausgabt für weiterbegebene Wechsel 1249,19 Mark und auf 1881 überhoben 2858,95 Mark, zusammen 4108,14 Mark, so dass an Wechselzinsen 26631,81 Mark netto vereinnahmt sind. Im Lombardgeschäft blieben gegen Unterpfand am Schlusse des Jahres 1879 ausgeliehen 13961,80 Mark; neu ausgeliehen wurden 144840 Mark, zusammen also 158801,80 Mark. Davon sind zurückgezahlt 88970 Mark; es bleiben demnach ausgeliehen 69831,80 Mark. An Zinsen sind dafür vereinnahmt 3613,80 Mark. Das Contocorrent-Geschäft hatte aus dem Jahre 1879 einen Bestand von 16436,90 Mark, neu eingegangen sind 108853,82 Mark, zusammen 125290,72 Mark. Dagegen sind ausgegangen 121610,21 Mark. Bleibt Bestand 3680,51 Mark. Verluste waren im verflossenen Geschäftsjahr nicht zu beklagen. Der gesammte Geschäftsumsatz betrug 10345066,50 Mark. Der zur Vertheilung gelangende Reingewinn betrug 19421,84 Mark. Davon erhielten die alten Actien $7^3/_8\%$ = 44,25 Mark pro Actie, die Actien Litt. B. $6^1/_4\%$ = 37,50 Mark pro Actie Dividende. Der Reservefonds blieb in der Höhe von 9600 Mark unverändert. Dagegen wurden 1200 Mark dem Reservefonds B zugeschrieben, so dass dessen Bestand mit 5376,25 Mark balancirt. Der Gewinnsaldo mit 45,40 Mark wurde auf neue Rechnung übertragen.

Vorschuss-Verein.

Vorschuss-Verein E. G. Dem Verwaltungsberichte pro 1880, dem 21. Geschäftsjahr, entnehmen wir, dass am Schlusse desselben 988 Mitglieder dem Vereine angehörten. Auf 3288 Wechsel wurden 2158726,08 Mark Vorschüsse gegeben; zurückgezahlt wurden 2139280,06 Mark, so dass einschliesslich des Bestandes per 1. Januar 1880 mit 588801,61 Mark am 31. December v. J. die Wechselvorschüsse 608217,63 Mark betrugen. Die Gesammt-Zinsen-Einnahme betrug 42682,06 Mark, die Zinsen-Ausgabe 2511,35 Mark, mithin Netto-Zinsen-Einnahme 40170,35 Mark. Der vom Jahre 1879 verbliebene Rest des Reingewinns mit 4844,82 Mark ist laut Beschluss der Generalversammlung vom 26. Januar wie folgt vertheilt worden: an 1% Dividende mit 1806,01 Mark, an Remunerationen 600 Mark und 2468,81 Mark sind dem Reservefonds überwiesen, welcher am 1. Januar 1880 aus 12398,07 Mark bestand. Durch Eintrittsgelder neuer Mitglieder etc. flossen dem Verein 1223,50 Mark zu, verausgabt sind aus dem Reservefonds 3655,10 Mark, so dass der Reservefonds ult. December 1880 einen Bestand von 12435,28 Mark aufwies. Die am Schlusse des Jahres 1879 nicht zurück erstatteten Gerichtskosten betrugen 1821,30 Mark, im Laufe des Jahres wurden 1618,44 Mark verausgabt, hiervon zurückerstattet 2022,85 Mark. Das Gesammt-Guthaben der Mitglieder betrug am 1. Januar 1880 in Summa 530140,64 Mark, während des Jahres wurden 275468,04 Mark eingelegt, dagegen abgehoben 245019,18 Mark. Die Geschäfts-Unkosten an Gehältern, Besoldung des Kassenboten, Entschädigung an die Revisions-Commission etc. etc. beliefen sich im verflossenen Jahre in Summa auf 7590,12 Mark. An fremden Capitalien resp. Spar - Einlagen waren am 1. Januar 1880 vorhanden 39546,60 Mark, hierzu wurden 57621,85 Mark eingezahlt, zurückgezahlt sind im Laufe des Jahres 63998,05 Mark. Das Grundstücks-Conto war am Ende des Jahres 1878 mit 6571,16 Mark belastet, durch Erwerb eines Grundstücks in der Friedrich-Wilhelmstrasse, sowie durch Reparaturen und Abgaben sind weitere 12305,66 Mark verausgabt, durch Miethen wurden vereinnahmt 1867,10 Mark. Das Vereinsvermögen bestand am Schlusse des Jahres aus: Reservefonds 12435,28 Mark, Geschäftsantheile der Mitglieder 201827,95 Mark, Inventarium 909,97 Mark. Das Betriebscapital, bestehend aus dem Vereinsvermögen, den Mitglieder - Depositen (ausser den Geschäftsantheilen) und den Capitalien von Nichtmitgliedern beträgt in Summa 606195,18 Mark. Der Netto-Reingewinn für das Geschäftsjahr 1880 beläuft sich auf 4670,98 Mark. Vom Reingewinn ist 1% Dividende (ausser den statutenmässig festgesetzten 5% Zinsen) vertheilt.

Bromberger Gewerbebank E. G.

Die Bromberger Gewerbebank E. G. hat ihre Statuten dahin geändert, dass das Geschäftsjahr fortan nach dem Kalenderjahr gerechnet werde. Demzufolge giebt sie über die zehnte Geschäftsperiode vom 1. Juli 1880 bis 31. December 1880 einen besonderen Rechenschaftsbericht. Nach demselben gestaltet sich

Gewinn- und Verlust - Conto.

Debet:			Credit:		
Depositen-Zinsen	5918	89	Interessen-Conto	32538	24
Sparkassen-Zinsen	2407	64	Lombard-Zinsen	7209	36
Mobilien-Conto, Abschreibung 10 pCt.	70	80	Incasso-Prov.-Conto	6	46
Geschäftsunkosten	3744	48			
Antecipando-Zinsen	3535	—			
Gewinn-Saldo	24077	24			
wird wie folgt vertheilt:					
10 pCt. zum Reservefond Mk. 2407. 72.					
Reserve-Interessen-Conto „ 1773. 52.					
8 pCt. Dividende . . „ 19896. —					
Mk. 24077. 24.					
	39754	05		39754	05

Schluss - Bilanz.

Activa.			Passiva.		
Cassa	6027	44	Mitglieder-Capital	527330	26
Wechsel	689264	49	Spaar-Einlagen	103237	22
Lombard-Darlehne	236445	89	Depositen	300473	72
Giro-Wechsel	1558	96	Giro-Conto Dtsch. Gen.-Bank . . .	214	33
Mobilien	637	35	Reservefond . . . . . 23526. 35.		
Conto-Corrent Debet	29300	27	Ueberweisung v. 31. 12. 80 2407. 72.	25934	07
Grundstücks-Conto	21929	87	Interessen-Conto	3535	—
			Reserve-Interessen-Conto Mk. 2770. 15.		
			Ueberweisung v. 31. 12. 80 „ 1773. 52.	4543	67
			Dividenden-Conto		
			zu vertheilende Dividende	19896	—
	985164	27		985164	27

Ultimo December 1880 zählte die Bank 450 Mitglieder.

Handel und Industrie.

Getreidehandel.

Das Getreidegeschäft war im Jahre 1880 mehrfachen Schwankungen unterworfen, da sowohl bei Weizen, als bei Roggen nicht unwesentliche Preissteigerungen eingetreten sind; im Allgemeinen ist das Resultat dieser Handelsbranche dadurch ein ziemlich günstiges geworden.

Der Einfluss des am 1. Januar d. J. eingeführten Getreidezolles machte sich am hiesigen Platze nur vorübergehend kurz vor der Ernte fühlbar, als die Localvorräthe fast ganz aufgezehrt waren und die Höhe des Zolles ein Heranziehen von Waaren aus Russland sehr erschwerte. Es lässt sich mit Recht behaupten, dass auch die Landwirthschaft von der Einführung des Zolles einen besonderen Vortheil nicht erlangt hat, obwohl nicht zu verkennen ist, dass durch den Zoll und die Schwierigkeit des Bezuges von fremder Waare, namentlich von Roggen aus Russland, der Preisstand an und für sich dadurch ein höherer geworden ist, als er ohne den Zoll gewesen wäre. Hervorgehoben muss noch werden, dass bei dieser Sachlage trotzdem der inländische Roggen seinen natürlichen Mehrwerth gegen fremde Waare verloren hat und die Notirungen für fremde, wie für einheimische Waare stets gleich geblieben sind, so dass der Zoll in Wirklichkeit durchaus nicht den heimischen Producenten zu gute gekommen ist.

Weizen.

Die Ende 1879 gehegte Hoffnung auf ein fortdauernd flottes Geschäft in Weizen hat auch im Jahre 1880 sich nicht verwirklicht, denn trotz des Getreidezolles war von Anfang des Jahres ab eine sehr matte Stimmung vorherrschend, die theilweise auch auf die frühere reichliche Versorgung der Bezugsgegenden mit Waare zurückzuführen war. Trotz des grossen Bedarfes in England und Frankreich in Folge der eigenen ungünstigen Ernte blieben die dortigen Müller zurückhaltend im Einkauf, da im Vertrauen auf die grossen amerikanischen Weizenvorräthe jede Befürchtung eines Mangels ausgeschlossen war. Von den Ostseehafenplätzen konnte ebenfalls nur wenig exportirt werden, und da auch das Inland im Ganzen sich ziemlich ruhig verhielt, so verlief am hiesigen Platze das Geschäft bis gegen Mitte Mai gleichfalls sehr ruhig mit nur wenigen Preisschwankungen um ca. 5 Mark auf- und abwärts. Gegen Mitte Mai trat ein lebhafter Localbedarf ein und kamen grössere Umsätze zu Stande, wobei aber die Preise selbst für feinste Waare, die sich sehr knapp machte, kaum eine Veränderung erfahren haben. Die Aussichten für die neue Ernte waren sehr günstig, und durfte man auf einen reichlichen Ertrag rechnen; selbst die in der zweiten Hälfte des Monats Juli eingetretene regnerische Witterung hatte noch keine Befürchtungen hervorgerufen, und erst als das Regenwetter durchaus nicht aufhören wollte und eine Beschädigung der neuen Ernte als zweifellos sich herausstellte, wurden die Müller ängstlich und suchten sich mit alter gesunder Waare aus der 1879er Ernte zu versorgen. In Folge dessen zogen die Weizenpreise im Laufe des Monats August successive um 15—20 Mark an und hielten sich auf dem Standpunkte von 220—230 Mark pro Tonne auch während der folgenden Zeit. Anfangs September kamen die Zufuhren frischen Gewächses heran, welche sehr verschiedene Qualitäten zeigten. Ganz gesunder, tadelfreier Weizen kam fast gar nicht vor, ein grosser Theil ist stark ausgewachsen, und war man Anfangs der Ansicht, dass dieser zur Mehlfabrikation gar nicht verwendbar sein wird, während sich später herausstellte, dass die Backfähigkeit des Mehls nicht verloren gegangen war. Es wurde solcher Weizen auch grösstentheils zur Aufmischung mit Roggen benutzt. Bei der Verschiedenheit der Qualitäten ist natürlich auch die Preisdifferenz eine sehr bedeutende, und sind die Notirungen von 160 bis 210 Mark pro Tonne gewesen. Der Erdrusch ist ebenfalls verschieden; der gute, trockene Weizen schüttete auch gut und lieferte einen befriedigenden Ertrag, während die geringeren Qualitäten mehr oder weniger unter Durchschnitt lieferten. — Die Unsicherheit über die Verwendbarkeit des 1880er Weizens rief im Monat October eine grössere Nachfrage nach altem Weizen hervor, und nachdem die Platzvorräthe davon fast gänzlich geräumt waren, trat der seltene Fall ein, dass sowohl die Königlichen wie die Privat-Mühlen-Etablissements alten Weizen aus Danzig theils per Bahn, theils per Kahn bezogen, auch wurde durch hiesige Vermittelung alter Weizen aus Danzig nach der Mark und Lausitz verkauft. Aber auch gute, frische Weizen fanden regen Absatz an die hiesigen Mühlen, da der Mehlhandel flott ging, und hatten wir im October ein recht lebhaftes Geschäft. Die abfallenden Weizen wurden fast ausschliesslich zur Vermischung mit Roggen gekauft, waren aber zu diesem Zwecke gut begehrt und fanden flott Abladungen sowohl per Kahn als per Bahn, doch fast ausschliesslich nach Berlin, statt. Günstige Berichte aus dem Auslande unterstützten die inländische Speculation, da sowohl in England wie in Frankreich die alten Vorräthe nahezu geräumt und die dortigen Müller genöthigt waren, zu höheren Preisen aus Amerika Waare heranzuziehen, und wurden auch hier die Preise successive mehrere Mark höher notirt. Diese Festigkeit ging jedoch im Laufe des Monats November wieder verloren; die allgemein ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse scheinen auf den Consum gewirkt und denselben eingeschränkt zu haben, denn der Mehlabsatz wurde sehr schwach und die Müller zurückhaltend im Einkauf. Dabei blieben auch die Anerbietungen von Waare klein, denn bei der milden Witterung waren die Landwirthe noch immer mit den Feldarbeiten beschäftigt und brachten wenig an den Markt. Aber auch im December blieben die Zufuhren schwach, trotzdem man erwartet hatte, dass die Landwirthe zur Deckung ihrer Weihnachtsverbindlichkeiten möglichst viel Waare an den Markt bringen werden; aber die Landwege waren bei der anhaltend feuchten Witterung fast grundlos geworden und erschwerten das Ausfahren der Producte. Das Geschäft blieb auch im letzten Monat des Jahres dauernd matt, von keiner Seite kam eine Anregung und fehlte so jeder Impuls zu Unternehmungen.

Roggen.

Bei Roggen hatte man noch mehr als bei Weizen auf eine Preissteigerung in Folge Einführung des Zolles bei Beginn des verflossenen Jahres gehofft, indessen sind diese Erwartungen getäuscht worden; die Preise haben im Januar nicht allein keine Besserung erfahren, gingen vielmehr an den auswärtigen Plätzen noch eine Kleinigkeit zurück, da der Export nach dem Westen vorläufig ins Stocken gerieth, und hielten sich nur am hiesigen Platze wegen schwacher Zufuhren. Dagegen trat in den Monaten Februar und März lebhafterer Bedarf seitens der hiesigen und benachbarten Mühlenetablissements ein und zogen wegen des knappen Angebots die Preise successive um 10 Mark an; es machte sich hierbei der Getreidezoll geltend, denn die Müller mussten hier für gute oberpolnische Waare verhältnissmässig hohe Preise anlegen und so einen Theil des Zolles auf sich nehmen. Im Laufe des Monats April verlief das Geschäft in Roggen ziemlich still zu den letzten Preisen, dagegen erfolgte im Mai in Folge eingetretener Nachtfröste eine Preissteigerung von ca. 15 Mark pro Tonne. Ueber den durch den Frost angerichteten Schaden in unserer Provinz wurde allseitig geklagt, namentlich war kaltgründiger und feuchter Boden mehr mitgenommen, als gut cultivirtes Land, aber selbst auf den besten Ländereien muss der Verlust auf 30 bis 40% geschätzt werden, während vielfach der Schaden so bedeutend war, dass der Ertrag kaum der Arbeit lohnt und die Besitzer solcher Ländereien das Stroh unausgedroschen zu Futter verwenden. Ein Theil der Felder wurde sogar im Mai umgepflügt und mit Sommerfrüchten besäet. Wenn nun auch im Juni in Folge ausserordentlich günstigen Wetters mancher Schaden ausgeglichen wurde, so

hat sich doch auch nach der Ernte der Ausfall als recht bedeutend und annähernd, wie oben angegeben, herausgestellt. Die Preise zogen in der ersten Hälfte des Monats Juni um weitere 10 Mark an, und wenn auch in der zweiten Monatshälfte in Folge besseren Wetters die Stimmung im Allgemeinen etwas matter wurde, so blieb doch das hiesige Platzgeschäft ziemlich belebt. Die hiesigen und benachbarten Mühlenetablissements waren gut beschäftigt, und da die Bestände nicht mehr bedeutend waren, so blieb gute inländische Waare rege begehrt und bis 200 Mark pro Tonne bezahlt. Die neue Ernte begann Mitte Juli, war aber durch Regenwetter vielfach gestört und wurde vieles, was durch die Mainachtfröste verschont geblieben, durch den Regen beschädigt. Auch in Russland, welchem hauptsächlich die Versorgung Deutschlands mit Roggen obliegt, wurde über die gleiche Calamität geklagt, in Folge dessen sich im Inlande die Speculation regte und eine bedeutende Steigerung eintrat. Die ersten Zufuhren frischen Roggens kamen Anfangs August hier an und wurden je nach Qualität mit 180—190 Mark bezahlt, später zogen die Preise successive 5 Mark an und profitirten im September weitere 5 Mark. In den folgenden Monaten October und November wurde der Absatz an die hiesigen Mühlen schwerer, dagegen zogen die Preise in Berlin ferner an, und wurde daher vielfach per Kahn dorthin abgeladen und zu guten Preisen realisirt, weshalb die Loconotirung von 195 bis 205 Mark unverändert bleiben konnte. Nach Sachsen und der Lausitz rentiren unsere Preise nicht und sind deshalb in dieser Saison erst wenig Bahnverladungen nach jenen Gegenden bewirkt worden. Im letzten Monat des Jahres trat allgemein eine etwas mattere Stimmung ein, und da auch nach Eintritt von Frost die Kahnverladungen aufhörten, so mussten hier die Preise successive ca. 5 Mark pro Tonne nachgeben. In letzter Zeit trat das hiesige Proviantamt als Käufer auf und nahm einige Hundert Tonnen aus dem Markt; da die vorhandenen Bestände dazu nicht ausreichten, so mussten einige Kahnladungen polnischen Roggens, welche hier Winterstand genommen haben und deren Qualität der inländischen Waare fast gar nicht nachsteht, aushelfen.

Oelsaaten.

Von Oelsaaten waren bei Beginn des verflossenen Jahres nur sehr wenig Vorräthe vorhanden, die in den ersten beiden Monaten von den Oelmühlen unserer Provinz zu Preisen von 230—235 Mark pro Tonne aufgenommen wurden, und fand bis zur neuen Ernte kein weiterer Umsatz statt. Durch die Nachtfröste im Mai haben auch die Oelsaaten stark gelitten, was für diesen Artikel ein lebhaftes Interesse hervorrief und eine Steigerung der Preise für Rüböl veranlasste; es trat jedoch bald wieder ein Rückschlag ein und bei weichender Tendenz kam die frühere Lustlosigkeit für Oelsaaten wieder zum Vorschein. Mit dem Mähen des Rübsens wurde Ende Juni begonnen und kamen die ersten Lieferungen Mitte Juli heran. Der Erdrusch in Rübsen war in unserer Gegend ein miserabler und ist höchstens auf $^1/_3$ einer Durchschnittsernte anzunehmen, während Raps zwar einen besseren Ertrag gab, aber immer noch 30—40 pCt. unter dem Durchschnitt zurückblieb. Trotz dieser Calamität blieb das Geschäft von Anfang der Saison ab in matter Tendenz, die ersten Notirungen waren 220—225 Mark für Rübsen, 225—230 Mark für Raps und hielten sich mit nur geringen Schwankungen auf- und abwärts auf demselben Niveau bis zum Jahresschlusse. Bei der flauen Lage dieses Artikels herrschte auch am hiesigen Platze nur wenig Kauflust und fehlte jedes Bestreben, grössere Zufuhren heranzuziehen. Es bildeten sich daher auch hier nur kleine Läger, welche in letzter Zeit wieder an die Mühlen unserer Provinz weiterverkauft wurden, nachdem dieselben den grössten Theil ihrer Ansammlungen verarbeitet hatten.

Gerste.

In Gerste fand in dem ersten Quartal des verflossenen Jahres noch reger Absatz nach dem Auslande, wie auch an die hiesigen Brauereien statt und wurde für die feine Waare bis 170 Mark pro Tonne erzielt, während Mittel- und abfallende Sorten mehr vernachlässigt waren und in den Preisen nachgeben mussten. Später und namentlich während der Regenperiode machte sich auch abfallende Waare knapp und zogen alle Qualitäten 10—15 Mark pro Tonne an. Das Regenwetter während der Ernte hat auch die Gerste, namentlich in der Qualität, sehr beschädigt; schöne helle Waare kam fast gar nicht vor, während ein grosser Theil wegen Geruchs zu Brauzwecken nicht verwendbar war und nur an Brennereien verkauft werden konnte. Das Geschäft in Gerste war seit der Ernte ein sehr mattes, die Brauer zahlten für feine Waare hohe Preise, doch war davon zu wenig vorhanden, überdies erschwerte ihnen das andauernd milde Wetter den Betrieb. Abfallende Waare war sehr vernachlässigt und fast unverkäuflich.

Erbsen. Hafer.

In Erbsen und Hafer fand bis zum Eintritt des Regenwetters im Mai nur ein kleines Geschäft zu unveränderten Preisen statt, dagegen trat für beide Artikel bis zur neuen Ernte reger Begehr zu Futterzwecken ein und haben die Preise successive 20—25 Mark pro Tonne gewonnen. Auch nach der Ernte hielten sich die Preise für Erbsen auf demselben Standpunkte, zogen sogar später noch etwas an und gaben erst in den zwei letzten Monaten des Jahres, namentlich für Futterwaare, wieder ca. 10 Mark pro Tonne nach, während Kochwaare gut begehrt blieb. Von Hafer hat das hiesige Proviantamt in letzter Zeit grössere Quantitäten aus dem Markt genommen.

Das Preisverhältniss Ende 1880 stellt sich gegen Ende 1879 wie folgt:

	Weizen	Roggen	Oelsaat	Gerste	Erbsen	Hafer	
Ende 1879	205—220	155—160	225—230	145—155	145—155	120—130	Mark.
„ 1880	180—215	190—200	225—230	150—165	160—180	140—150	„

Holzhandel.

Nach langen Jahren zum ersten Male zeigte der Handel in Holz eine etwas freundlichere Physiognomie, wozu aber nicht das Inland, sondern das thatkräftige Eingreifen des Auslandes die Veranlassung gegeben hat. Die meisten Holzarten, welche der inländische Consum benöthigte, haben während des ganzen Jahres nur schleppenden Absatz gefunden, und konnten Preise keine irgend nennenswerthe Steigerung erfahren, ja, einzelne Artikel, wie kieferne Zopfbretter, die eine Zeit lang sehr guten Absatz fanden, sind wieder in die alte Stille zurückgefallen, ein Zeichen, dass die Möbelbranche ihre Thätigkeit wieder eingeschränkt hat. Anders im Auslande. Schon im Frühjahr, als es sich herausstellte, dass die bisherigen Preise den Producenten und Exporteuren in Polen, Russland und Galizien keine Rechnung ergeben und deshalb einzelne Artikel, wie Eichen - Plançons und kieferne Mauerlatten, nur in sehr geringen Quantitäten gearbeitet wurden, griffen englische und französische Häuser zu den Beständen in unseren Exporthäfen Danzig und Stettin. Dort räumten sich die Läger schnell und zu guten Preisen. In Folge dessen wurden auch hier von Stettiner und Danziger Holzhändlern dieselben Artikel gut bezahlt; es nahmen Preise für kieferne Mauerlatten und Balken fortwährend steigende Richtung und blieben bis gegen Ende der Schiffahrt in dieser Tendenz. Ein Gleiches galt von dem Handel in Eichen aller Gattungen. Zögernd folgte der inländische Consum und mussten sich deutsche Reflectanten folgegerecht bequemen, dieselben Preise wie der französische und englische Käufer und noch den nicht unerheblichen Zoll zu zahlen. Es ist das auch wieder ein Belag dafür, dass nicht das Ausland, sondern der inländische Consum den Zoll zahlt. Zum ersten Male trat in diesem Jahre die Zollexpedition im Grenzamte Schillno und Hauptamte Thorn in Kraft.

Dies Verfahren an der Grenze bringt trotz des Entgegenkommens und der Coulanz der Zollbeamten in Thorn und Schillno doch für den Holzhandel ausser denjenigen Kosten für Zoll auch noch sehr erhebliche an Leutelohn und Spediteurprovisionen.

Durch den langen Aufenthalt auf der offenen Weichsel, der durch die Zollabfertigung nothwendig wird, wächst die Gefahr bei drohendem Hochwasser. Es wäre dringend zu wünschen, wenn die Zollabfertigung in dem die Gefahr ausschliessenden Sicherheitshafen vorgenommen werden könnte.

Ueberhaupt hatte der Holzhandel im Allgemeinen durch die Wasserverhältnisse im Laufe des Jahres stark zu leiden. Im Frühjahr mangelte auf der Weichsel und den Nebenflüssen das Wasser und im Laufe des Sommers und Herbstes kam mehrere Male starkes Hochwasser, wodurch die auf der offenen Weichsel zur Zollabfertigung gelagerten Holztransporte sehr grossen Gefahren ausgesetzt waren.

In den einzelnen Holzarten hatte die Handelsbewegung nachstehendes Bild.

Kiefern-Rundhölzer. Rundhölzer waren in Folge der etwas höheren Preise des vorigen Jahres stark zugeführt, doch in den meisten Fällen von nur mittelmässiger Qualität und konnten die letzten Preise nicht behaupten, da hierbei meistentheils der inländische Consum den Werth bestimmt. Der Rückgang der Preise kann auf 5 bis 10 pCt. berechnet werden. Für den Export geeignete Rundhölzer, welche von starken Dimensionen und sehr kernig sein müssen, waren gesucht und wurden gut bezahlt, meist 10 bis 15 pCt. über den Marktpreis; Begehr blieb unbefriedigt.

Kieferne Mauerlatten und Balken waren verhältnissmässig wenig zugeführt und wurden sehr gesucht. Die Preise bewegten sich 20 bis 25 pCt. höher als im vorigen Jahre und bleiben auch jetzt noch in guter Frage, obwohl sich nicht verkennen lässt, dass für schwache Mauerlatten, für Frankreich geeignet, eine gewisse Mattigkeit eingetreten ist. Der inländische Consum war wenig beim Handel betheiligt.

Kieferne Bretter hatten schleppenden Geschäftsgang und sehr schweren Verkauf, weil hier der inländische Bedarf allein die Preise bestimmt und die Bauthätigkeit im Inlande stark nachgelassen hat. Zopfwaare, namentlich in $^3/_4$- und $^4/_4$-zölligen Brettern, Anfang des Jahres stark von Tischlern begehrt, liessen bis Ende des Jahres wieder fallende Tendenz erkennen. Trotz der niedrigen Rundholzpreise giebt der Aufschnitt keinen Gewinn. Hochfeine Waare gut bezahlt, aber wenig am Markte.

Kieferne Schwellen waren wenig zugeführt, da die Preise am Schluss vorigen und zu Anfang dieses Jahres sehr niedrig waren. Als im Laufe des Jahres, wahrscheinlich durch die Inangriffnahme der Secundärbahnen, einiger Begehr sich zeigte, zogen Preise langsam an und haben sich bis 25 — 30 Pfennige pro Stück mehr als im vorigen Jahre gehoben.

Eichene Plançons, Balken und Doppelklötze haben seit dem vorigen Jahre sehr im Preise angezogen. Die Zufuhren waren verhältnissmässig gering und wurde Alles schlank und zu fortwährend steigenden Preisen geräumt. Die Preiserhöhung, namentlich für gute Qualitäten, kann auf 15 bis 20 pCt. geschätzt werden.

Eichene Schwellen hielten sich während des ganzen Jahres in festen, wenn auch nicht zu hohen Preisen. Obwohl weniger als sonst zugeführt wurde, ist nur eine kleine Erhöhung zu constatiren, trotzdem der Grundpreis an und für sich niedrig ist. Die Concurrenz, die die eisernen Schwellen dem Holz machen, wird immer grösser und schwächt den Verbrauch von Eisenbahnschwellen immer mehr ab, wodurch der Handel in letzterem Artikel immer schleppender wird.

Die für nachgenannte Holzgattungen erzielten Preise bewegten sich je nach der Qualität und Stärke in folgenden Grenzen:

Beschlagene Eichen pro Cubikmeter	Mark	55,00	— Mark	65,00
Rundeichen " "	"	35,00	— "	40,00
Erlen " "	"	14,40	— "	18,56
Birken " "	"	13,40	— "	19,20
Eschen kamen nicht auf den Markt.				
Kieferne Balken pro Cubikmeter	"	20,00	— "	25,00
" Mauerlatten " "	"	12,80	— "	24,00
" Schneidehölzer " "	"	16,00	— "	24,00
" Bauhölzer " "	"	12,00	— "	20,00
Eichene Eisenbahnschwellen, 2,5 m lang, 16/26 cm stark, pro Stück	"	3,25	— "	3,60
Blamiser pro Schock	"	16,00	— "	24,00

Holzspedition.

Die Holzspedition gewinnt an unserem Platze eine stetig wachsende und für den ganzen Holzhandel Deutschlands beachtenswerthe Bedeutung. Das Jahr 1880 hat die Geschäfte der Vorjahre ausserordentlich übertroffen und kann allein 2736 Schleusenfüllungen mehr aufweisen als das Vorjahr. Zur Ueberwinterung im hiesigen Sicherheitshafen Brahemünde blieben nur nach Danzig bestimmte Hölzer, welche erst im Spätherbst hier eintrafen und nicht mehr weiter geflösst werden konnten. Die Verspätung dieser Hölzer hatte theilweise darin ihren Grund, weil die zu passirenden Nebenströme an Wassermangel litten, dann aber wurden dieselben auch durch die vielen Herbstwinde so aufgehalten, dass sie nur sehr langsam vorwärts kamen. Alle, nach Stettin, Berlin etc. gehenden Hölzer, welche also den hiesigen Canal zu passiren haben, sind nicht im Hafen überwintert, sondern hat sich ein Jeder beeilt, mit diesen Transporten noch eine andere Ueberwinterungsstelle zu erreichen, weil eben der Hafenzoll und die Lagerungskosten im Hafen so hoch gegriffen sind, dass kein Spediteur im Stande ist, dieselben bei den jetzigen Flosspreisen zu tragen, und wäre eine Ermässigung gerade hier sehr erwünscht. Von diesen Transporten standen ca. 60 Schleusenfüllungen im langen Trödel, ca. 30 Schleusenfüllungen bei Gromaden und ca. 200 Schleusenfüllungen bei Usch und Szimbowo.

Von den in der „Verkehrsstatistik“ aufgeführten Hölzern gehörte ca. die Hälfte inländischen Kaufleuten, welche dieselben in ihren Waldungen in Russland und Oesterreich-Galizien selbst ausarbeiten liessen; ein kleiner Theil wurde auch fertig auf den Ablagen im Auslande angekauft, während der Rest von ausländischen Kaufleuten nach Thorn und Schulitz gebracht wurde; dagegen gingen die Hölzer hier grösstentheils an inländische Käufer über.

Mühlenindustrie.

Die Lage unserer Mühlenindustrie, welche unausgesetzt bestrebt ist, ihre Etablissements nicht nur zu erweitern, sondern auch mit den neuesten technischen, meist sehr kostspieligen Verbesserungen zu versehen, hat im Jahre 1880 wesentliche Veränderungen nicht gehabt. Die Besserung, welche bereits im Vorjahre sich fühlbar machte, hat mit kleinen Unterbrechungen auch im Berichtsjahre sich erhalten, und würde zweifelsohne

einen wesentlichen Fortschritt haben erfahren können, wenn nicht einerseits die Productionskosten wegen zu theuren Roh- und Brennmaterials noch immer zu hoch wären, andererseits sich die Bestrebungen auf Erweiterung des Absatzgebietes auch im Auslande erfolgreicher erwiesen hätten. Für den Betrieb kam im Jahre 1880 fast ausschliesslich englische Steinkohle zur Verwendung, da die Oberschlesische Bahn eine Frachtermässigung für schlesische Steinkohlen beharrlich ablehnte.

Die grösseren Mühlen in und um Bromberg verarbeiteten

	Weizen	Roggen
im Jahre 1880	16100 Tonnen	13200 Tonnen
„ „ 1879	14200 „	13800 „
„ „ 1878	12100 „	13500 „
„ „ 1877	13222 „	15024 „
„ „ 1876	8750 „	7155 „
„ „ 1875	11426 „	9456 „

Die Kosten per verarbeitete Tonne Getreide beliefen sich im Jahre 1880 auf ca. 3 Mark gegen 3,15 Mark des Vorjahres; theilweise liegt diese Differenz in der Verwendung der billigeren englischen Kohle, theilweise in der Kraftersparniss vieler neuester technischer Verbesserungen in den Etablissements.

Betreffs des Körnerbezuges wird berichtet: „Unseren Bedarf in Weizen bezogen wir bis auf 210 Tonnen polnischen Weizens aus dem Inlande, vorherrschend aus dem Culmer Lande. Preise waren in den ersten fünf Monaten fast unverändert, und bezahlten wir für gute Weizen 220 Mark, Mittelweizen 210 Mark. Im Juni, nachdem die Roggensaaten durch die starken Nachtfröste im Mai gelitten hatten, zogen die Preise an und steigerten sich schnell auf 235 Mark, in einzelnen Fällen wurden sogar 240 Mark gezahlt. Dieselben behaupteten bis zur Ernte, die leider qualitativ miserabel ausfiel, dagegen quantitativ brillant zu nennen ist, volle Preise. In der zweiten Hälfte des Monats August sahen wir uns genöthigt, grössere Quantitäten, ca. 400 Tonnen Mittelweizen 1878er und 1879er Ernte, in Danzig zu Preisen von 215 und 220 Mark frei hier zu kaufen, und waren wir dadurch in den Stand gesetzt, in den Monaten August, September, October unseren Kunden Mehl aus altem Weizen zu liefern, dessen Qualität auch allgemein befriedigte. Zufuhren diesjähriger Ernte im September, October waren für die Müllerei durchaus unverwendbar. Auswuchsfreie Weizen kamen in grösseren Quanten nicht vor; nur von kleineren Landwirthen, die vor dem Regen geerntet hatten, wurde gute Waare an den Markt gebracht, die auch mit hohen Preisen, bis 225 Mark pro Tonne, der Auswuchsweizen dagegen mit Preisen von 140 und 180 Mark, und ziemlich trockener Weizen mit weniger Auswuchs mit 205 und 210 Mark bezahlt wurden. Die geringeren Weizen fanden in den Monaten October, November leichte Aufnahme von den Berliner Mühlen zu guten Preisen und verwandten dieselben sie zur Mischung von Roggen. — Ostpreussen hatte das Glück, seine Weizenernte im grossen Ganzen trocken zu bergen, und war es in der Lage, grosse Quantitäten unserem Markte zu Preisen von 205 bis 220 Mark zuzuführen. Das Mehl aus dortigem Weizen ergiebt indess eine schlechtere Ausbeute und auch geringere Qualität, so dass wir denselben nur zur Mischung verwendeten. Wir haben eine Preisdifferenz diesjähriger Weizen mit 90 Mark pro Tonne zu bezeichnen.

Roggen wurde in den ersten vier Monaten mit 160 bis 165 Mark pro Tonne bezahlt. Die Maifröste, die den Saaten hier und in den Exportländern so sehr schädlich waren, steigerten durch das Zurückhalten der Eigner und in Folge der starken Nachfrage (denn Jeder wollte sich bei Zeiten Waare reserviren) die Preise bald auf 190 Mark. Im Juni wurde sogar bis 200 Mark pro Tonne bezahlt, und erreichte, nachdem im Juli eine kleine Reprise eingetreten war, Roggen im August den höchsten Standpunkt von 225 Mark; dieser Preis ist hier in einigen Fällen von Benöthigten gezahlt worden. Es brauchten sich die alten Vorräthe des Inlandes schnell auf, und vom Auslande war durch die ausgesprochene Missernte Russlands Zufuhr nicht zu erwarten, und so konnten sich die Preise vollständig bis Jahresschluss auf 200 Mark behaupten. Einige hier stehende Ladungen, ca. 500 Tonnen, hätten möglicherweise einen Druck auf die Preise ausgeübt, wenn sie nicht zur Ablieferung an das Proviantamt, welches 700 Tonnen à 205 Mark angekauft, Verwendung gefunden hätten. Ein Beweis für die Missernte in Russland ist die Erhöhung der Eisenbahnfrachten für Getreide, und zwar um $33^1/_3$ pCt.; es kommt diese Massnahme einem Ausfuhrverbote fast gleich; die letzte russische Notirung für effective Mittelroggen war 140 Cop. pro Pud = 190 Mark pro Tonne bordfrei unserer Häfen, oder 202 Mark verzollt Wasserabladung, also vollauf unsere hiesigen Preise. Bahnbeziehungen calculiren vom 1. Januar ab 15 Mark höher.

Mahlresultate.

Die Weizen diesjähriger Ernte, selbst bester Qualität, lieferten ein nur mässig trockenes Mehl, und daher auch einige Procente weniger, woran allerdings auch die anhaltend nasse Witterung Schuld ist, und so müssen wir immer noch Weizen vorjähriger Ernte, je nach der Qualität diesjähriger Weizen, bis 40 pCt. zusetzen. Versuche aus feinstem diesjährigen lieferten dem Bäcker kein befriedigendes Resultat. Roggenmehl wird in der Backfähigkeit durch Zunahme von Weizenmehl bedeutend nachgeholfen, und es gehört zu den Seltenheiten, dass der Bäcker jetzt reines Roggenmehl verbackt, da das Weizenmehl aus geringem Weizen weit billiger als reines Roggenmehl ist. Preise solcher Mehle differiren bis 2 Mark pro Centner gegen Roggenmehl. Der Bäcker erzielt aber durch Hinzuthun von Weizenmehl eine erheblich bessere Ausbeute, und das Brod ist grösser, während sein Effectivgehalt dem reinen Roggenbrode nachsteht.

Mehlvertrieb.

Das Weizenmehl wurde zum grossen Theil, etwa $^5/_8$, nach Berlin, der Rest am Platze und in die Provinzen vertrieben. Ein am Jahresschluss nach Leith (England) eingeleitetes grösseres Geschäft erfolgte zum Abschluss, nachdem Backproben gemacht und zu Gunsten unseres Fabrikates ausgefallen sind. Erfolgreiche Exportversuche sind auch nach Böhmen gemacht.

Roggenmehl wurde meist am Platze und während der Sommermonate nur auswärts vertrieben.

Roggenfuttermehl hatte schleppenden Absatz während des ganzen Jahres, obgleich Preise in keinem Verhältnisse zu den Körnern standen; es wurde der Absatz doch wohl durch die gute Ernte der Sommerung beeinflusst. In sonstigen Jahren war die Differenz des Futtermehls zu den Körnern höchstens 1,60 Mark pro Centner, während dieselbe im Jahre 1880 fast das Doppelte beträgt.

Weizenkleie fand das ganze Jahr hindurch leichten Absatz und verkaufte man fast alle Bestände in den letzten zwei Monaten zu vollen hiesigen Preisen über Stettin nach dem Auslande.

Preisnotirung der Kgl. Seehandlung 1880.

Datum.	Weizen.				Roggen.			
	I u. II.	III.	Futtermehl	Kleie.	I u. II.	III.	Futtermehl.	Schrot.
1. Januar	16,00	11,20	6,80	4,80	12,40	8,80	6,60	9,30
31. Januar	15,40	11,20	6,80	5,20	12,40	8,80	7,00	9,30
24. Februar	15,40	11,80	7,20	5,60	12,40	9,40	7,40	9,30
5. April	15,00	11,80	7,20	5,60	12,40	9,40	7,40	9,30
20. Mai	15,40	12,40	7,20	5,60	13,00	10,20	7,40	10,00
2. Juni	15,80	12,80	7,40	5,80	13,60	10,80	7,60	10,60
8. Juni	16,20	13,20	7,60	6,00	14,00	11,20	7,80	10,80
11. Juni	15,80	13,00	7,80	5,80	14,40	11,60	8,00	11,00
18. Juli	15,20	12,20	7,80	5,80	13,80	11,60	7,80	10,60
15. August	15,80	12,20	7,80	6,20	14,20	11,60	7,80	11,00
31. August	15,80	12,80	7,80	6,00	14,20	11,20	7,80	11,20
18. September	15,80	12,40	7,40	5,40	14,20	11,20	7,60	11,20
8. November	16,40	12,60	6,60	5,00	15,00	11,60	7,40	11,60
22. November	16,40	12,60	6,60	5,00	15,00	11,60	7,40	11,60
2. December	16,00	12,60	6,60	5,00	15,00	11,20	7,40	11,40

Spiritus.

Die Befürchtung, dass die nur mittelmässige Kartoffelernte von 1879 und nebenbei die grosse Ausfuhr von Kartoffeln nach England Mangel an Waare und hohe Preise für Spiritus bringen würden, hat sich im Ganzen nicht bestätigt, denn es fanden sich im Frühjahr noch so viel Vorräthe vor, dass unter Zuhülfenahme von Mais die Production sogar bis in den Monat Juni hinein unterhalten werden konnte.

Auf diese Weise hatte sich schliesslich ein Lager gebildet, welches bis zur neuen Campagne mehr als ausreichend war und bei dem anhaltend geringen Export allein schon einen Druck auf die Preise ausüben musste.

Die aussergewöhnliche Steigerung im Mai und Juni resultirt aus den im ersteren Monat vorgekommenen starken Frösten, deren Wirkung sich später aber als übertrieben herausstellte.

In der zweiten Hälfte des Monats Juli schon gingen die Preise auf das Winterniveau zurück und selbst die grossen Niederschläge während der neuen Kartoffelernte, welche die Haltbarkeit der Frucht sehr in Frage stellten, vermochten nicht, dieselben zu halten, sondern nahmen eine weichende Tendenz an, welche bis zum Schlusse dieses Jahres anhielt.

Trotzdem ist die Lage des Artikels immerhin eine gesunde zu nennen, da bei dem voraussichtlichen Ausbleiben Russischer Zufuhren von dieser Seite her ein Druck nicht weiter zu befürchten ist und auch wohl durch das Mittel-Erträgniss der Ernte eine frühe Beendigung der Campagne um so eher zu erwarten steht, als der Betrieb der Brennereien frühzeitig sehr stark forcirt worden ist.

Am Schlusse des Jahres 1880 befanden sich bereits 180,000 Liter auf Lager.

Die Preise erfuhren hierorts, dem Obigen entsprechend, folgende Bewegungen

pro Januar	durchschnittlich	Mark	58,—	pro 100 Liter à 100% ohne Fass,
„ Februar	„	„	57,50	
„ März	„	„	59,—	
„ April	„	„	59,50	
„ Mai	„	„	61,50	
„ Juni	„	„	62,50	
„ Juli	„	„	62,50	
„ August	„	„	59,50	
„ September	„	„	58,50	
„ October	„	„	56,25	
„ November	„	„	55,50	
„ December	„	„	53,—	

und ist aus denselben schon zu entnehmen, dass das Geschäft im Ganzen kein besonders günstiges gewesen ist. Dagegen war der Umsatz durch den Zuwachs von bedeutenderen Brennereien grösser als im vorigen Jahre.

Die Gesammtzufuhr betrug ca. $3\frac{1}{2}$ Millionen Liter, wovon ca. 2 Millionen von der hiesigen Sprit-Fabrik aufgenommen wurden und der Rest theils in den Consum, theils nach Westen und in den letzten Monaten des Jahres auch nach Königsberg überging.

Sprit.

Die hiesige Sprit-Fabrik war während des ganzen Jahres in voller Beschäftigung. Der Sprit-Absatz wurde jedoch durch billige Posener Offerten und durch die in den ersten 8 Monaten 2—3 Mark unter Berliner Niveau sich bewegenden Königsberger Preise wesentlich beeinträchtigt, fand aber nach der Rheingegend und nach Sachsen wiederum lohnendes Feld.

Brennereien.

Die Zahl der im Haupt-Steuer-Amts-Bezirke Bromberg am Schlusse des Etatsjahres 1880/81 vorhandenen Brennereien betrug 68. Dieselben vertheilen sich auf die Kreise wie folgt:

Kreis Bromberg	6	Brennereien
„ Schubin	13	„
„ Wirsitz	17	„
„ Wongrowitz	14	„
„ Kolmar i. P.	17	„
„ Inowrazlaw	1	„
Zusammen	68	Brennereien

gegen 65 Brennereien im Etatsjahre 1879/80.

An Branntweinsteuer ist im genannten Bezirke aufgekommen, wobei die gezahlten Bonificationen nicht abgesetzt sind: 1362318,60 Mark, gegen 1139950,50 Mark im Etatsjahre 1879/80.

Es zahlten: unter 10000 Mark	15	Brennereien
von 10000—15000 Mark	10	„
„ 15000—20000 „	14	„
„ 20000—25000 „	6	„
„ 25000—30000 „	10	„
„ 30000 Mark und darüber	12	„
Zusammen	67	Brennereien
In Betrieb war nicht gesetzt	1	„
In Summa	68	Brennereien.

Die Zahl der am Schlusse des Etatsjahres 1880/81 vorhandenen Brauereien betrug: Brauereien.

im Kreise Bromberg	7	Brauereien
= = Schubin	5	=
= = Wirsitz	6	=
= = Wongrowitz	1	=
= = Kolmar i. P.	6	=
Zusammen	25	Brauereien.

Von den Brauereien im Kreise Bromberg wurden verbraucht:

Gerstenmalzschrot	877147,5	kg
Weizenmalzschrot	4850	=
Malzsurrogate	—	=
Zucker- und Biercouleur	5631,5	=

Die von den Brauereien des Kreises Bromberg entrichtete Brausteuer betrug 36380,30 Mark, gegen 35455,35 Mark im Etatsjahre 1879/80.

Für ausländische Biere war

an Eingangszoll gezahlt	260,—	Mark
= Uebergangsabgabe gezahlt	2167,35	=

Das Jahr 1880 hat den allgemein erwarteten Aufschwung in der Papierfabrication nicht gebracht. Es sind allerdings die Preise durch die Vereinbarungen der Fabrikanten bessere, doch der Absatz bleibt entschieden ein schleppender, und ist auf's neue auf dem letzten Congress der vereinigten Papierfabrikanten beschränkte Arbeitszeit und Einstellung der Arbeit am Sonntag beschlossen und allgemein auch durchgeführt. Papier- und Pappen-Fabrication.

Packpapier wurde ein gleiches Quantum wie im Vorjahre, ca. 1600 Ctr., gefertigt.

Strohpapier dagegen wurden 240 Ballen weniger gearbeitet.

Pappen ein Mehr von 250 Ctr., ca. 3510 Ctr., angefertigt.

Die Bauthätigkeit im Jahre 1880 war nicht wesentlich grösser als im Vorjahre, und im Zusammenhange damit ist auch die Fabrication von Cement, Kalk, Ziegeln etc. unverändert geblieben. Ebenso haben sich die Preise der Materialien wenig verändert; es wurden verkauft: Cement. Kalk. Ziegel.

1 Mille Mauersteine I. Classe	mit	Mark 33,00
1 cbm gelöschter Kalk	=	= 13,00
50 kg gelöschter Kalk	=	= 1,15
1 Tonne Cement, 200 kg schwer	=	= 11,00
50 kg Gips	=	= 3,00
1 Schock Rohr	=	= 10,00
1 cbm Sand	=	= 1,25
1 cbm gesprengte Feldsteine	=	= 7,50

Die Preise der Kachelöfen wurden im verflossenen Jahre durch die Ueberproduction in Velten gedrückt. Da der Bedarf in Polen, namentlich in Warschau und Lodz, ein ziemlich bedeutender, so wurden trotz der hohen Eingangssteuern aus den Provinzen Schlesien und Posen grosse Quantitäten dorthin geschafft. Die Ofen-Fabrikanten in Warschau wandten sich deshalb an die russische Regierung und baten um Schutz gegen die ihnen vom Königreich Preussen aus erwachsende Concurrenz. Ofenfabrication.

Nachdem die russische Regierung die Eingangs-Steuer nunmehr um 10% erhöht hat und die Ofen-Fabrikanten in Velten im Begriff stehen, die sich in Berlin und im Inlande regende Nachfrage durch eine Vereinigung unter sich mit bedeutender Preis-Erhöhung ihrer Fabrikate für sich auszubeuten, so dürfte die Ausfuhr an Oefen sehr eingeschränkt werden und es schwer halten, namentlich die in Polen errungenen Positionen zu behaupten.

In den Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen ist das Geschäft ein gleichmässig ruhiges geblieben.

Eine wesentliche Ausdehnung nahm wiederum der Neubau mehrerer Zuckerfabriken in unserem Regierungsbezirke, von denen diejenigen zu Kruschwitz und Nakel demnächst vollendet sein dürften. Zucker-fabrication.

Von den vier in Kujawien in Betrieb gewesenen Fabriken verarbeiteten

Pakosch	ca.	260000	Ctr. Rüben
Wierzchoslawice	=	200000	= =
Szymborze	=	470000	= =
Kujawien	=	717000	= =

Die letztgenannte Fabrik erzielte im vorigen Jahre einen Reingewinn von 750000 Mark = 125% des Actiencapitals.

Die fünf Fabriken im Kreise Inowrazlaw werden bei vollem Betriebe ein Areal von ca. 24000 Morgen Zuckerrüben, also über eine Quadratmeile erfordern und eine Erweiterung der Wasser- und Bahnverbindungen (sog. Rübenbahnen) zur Folge haben. Von Amsee nach Pakosch ist eine normalspurige Eisenbahn gebaut, von Wierzchoslawice auf die dazu gehörigen Güter ca. 14 km schmalspurige Bahn. Ferner berichtet das Landw. Centralblatt, dass die Fabrik Kruschwitz eine schmalspurige Bahn von 5 bis 6 Meilen, Pakosch ca. 5 km, Kujawien ca. 9 km bauen wollen, abgesehen von der dadurch bedingten Ausdehnung der Chausseen.

Was für unsere Stadt durch die Ausdehnung der Zuckerfabriken in unserem Regierungsbezirke und in der Provinz Westpreussen besonders bedeutungsvoll ist, ist der Vortheil und die sich ergebende Rentabilität für die Anlage einer Raffinerie in Bromberg, welches, im Centrum der Fabriken gelegen, Wasser- und Bahnverbindungen nach allen Richtungen hin hat und alle Vorbedingungen zur Anlage einer Raffinerie am hiesigen Platze in jedem erwünschten Maasse besitzt.

Es ist wohl zu erwarten, dass die Absicht auswärtiger grösserer Capitalisten für ein derart rentirendes Unternehmen sich mit der Zeit realisiren dürfte.

Die Königliche Saline zu Inowrazlaw producirte im Etatsjahre 1879/80 353664 Ctr. Kochsalz. Abgesetzt wurden 312979 Ctr. Speisesalz, 27390 Ctr. Viehsalz, zusammen 340369 Ctr., wovon 18,3% auf die Provinz Posen, 15,1% auf Ost- und Westpreussen und 66,5% auf Russisch Polen kamen. Saline in Inowrazlaw.

Steinsalzbergwerk Inowrazlaw.

Das Steinsalzbergwerk Inowrazlaw, dessen Anlagecapital mit 1600000 Mark gebucht ist, gewinnt von Jahr zu Jahr an Bedeutung sowohl in der Steinsalz- (enthaltend 98,912% Chlornatrium) als in der Gipsproduction (der Gips enthält 99,27% schwefelsauren Kalk und Krystallwasser und 0,73% krystallinischen Gips, Kieselerde etc.). Die Productionsfähigkeit des Bergwerks beträgt ca. 10000 Ctr. pro Tag; die Förderung muss vorläufig noch eingeschränkt bleiben, weil sich die Schwierigkeiten für einen schlanken und flotten Absatz nach Polen, dem Hauptconsumsgebiete, steigern. Dennoch beträgt der Absatz an Salz jährlich ca. 700000 Ctr. und an Gips ca. 100000 Ctr. Für das Jahr 1880 ist an die Kuxeninhaber eine Dividende von 6% vertheilt worden.

Colonialwaaren.

Die Colonialwaaren-Branche hat eine Besserung im vergangenen Jahre ebenso wenig aufzuweisen gehabt, wie 1879, eher ist zu constatiren, dass der Druck der allgemeinen Lage die geringe Kaufkraft der Consumenten noch stärker hervortreten liess, wodurch einerseits der Absatz sich noch mehr schmälerte, andererseits aber auch der Nutzen auf das Aeusserste beschränkt werden musste. Soll man dennoch vorstehenden Verhältnissen eine Lichtseite abgewinnen, so kann es immer nur wieder die sein, dass die Credit-Ertheilung immer mehr eingeschränkt wird. Dadurch wird auch ein zahlreicher Theil der Concurrenz, der ebenfalls wieder auf Inanspruchnahme eines grossen Credits angewiesen ist, nach und nach beseitigt und vielleicht die Basis für ein gesundes Geschäft geschaffen.

Zucker war bei Beginn des Berichtsjahres billig, gewann jedoch, namentlich gemahlener, im Laufe des Sommers an Werth, bis die Campagne 1880/81 im October wieder bis 3 Mark billiger einsetzte, welcher Preisstand den ganzen Winter über ziemlich inne hielt; Brodte differirten weniger.

Der Handel in Caffee war das ganze Jahr schleppend, Preise in Folge dessen rückgängig; insbesondere gilt dies für Java, welche schwierige Auswahl bieten, indem die Cultur dieser Bohne entschieden zurückgegangen ist, so dass nur wirklich reelle, gutbohnige Waare, weil allgemein gesucht, besser bezahlt wurde.

Reis ist billiger geworden; man erwartet auf Grund jetziger Preislage ein lebhaftes Geschäft.

Heringe in Folge aussergewöhnlich grossen Fanges an der schottischen Küste sehr entwerthet, doch hat flotter Abzug die Läger gut gelichtet; gute Parthien werden immer seltener und besser bezahlt, abfallende sind oft à tout prix zu haben.

Petroleum erfuhr trotz ganz erheblicher Zunahme der Production eine Steigerung von 25 bis 30%, seit Neujahr liessen Preise, wenn auch beeinflusst durch den langen Winter, successive nach. Die Qualität ist, gegenüber den früheren gerechten Klagen, entschieden besser geworden.

Eine grosse Rolle haben Amerikanisches Schmalz und Speck gespielt. Preise sind fast immerwährend steigend gewesen und seit Jahresfrist 10 Mark höher anzunehmen. Grosser Export, Gewichts-Ausfall bei den Schlachtungen u. s. w. sollen nach amerikanischen Berichten die Gründe hierfür sein; wie weit Speculation mitspricht, entzieht sich vorläufig noch der Beurtheilung.

Gewürze haben im Ganzen ihren Werth beibehalten, nur Pfeffer und Piment machen Ausnahme hiervon, da Preise in Folge schlechter Ernten lebhaft anzogen.

Bromberger Marktpreise.

Bromberger Marktpreise.

Die hiesigen Marktpreise waren für Weizen pro 100 kg im Jahre 1880 durchschnittlich wie folgt:

	gut		mittel		gering	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar	21	55	21	02	20	85
„ Februar	21	19	20	47	20	—
„ März	20	82	20	34	19	63
„ April	20	79	20	30	19	68
„ Mai	21	19	20	47	20	24
„ Juni	22	21	21	70	21	19
„ Juli	21	90	21	36	21	8
„ August	22	30	21	13	20	—
„ September	22	62	21	55	20	16
„ October	22	33	21	34	20	27
„ November	21	59	20	70	20	24
„ December	21	62	20	50	20	3
Summa	259	43	250	88	243	37
Durchschnittspreis	21	62	20	91	20	28
dagegen 1879	19	36	18	75	18	14

Die hiesigen Marktpreise waren für Roggen pro 100 kg im Jahre 1880 durchschnittlich wie folgt:

	gut		mittel		gering	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar	16	50	16	22	15	86
„ Februar	16	53	16	28	15	84
„ März	16	56	16	11	15	86
„ April	16	50	16	25	16	—
„ Mai	16	81	16	56	16	31
„ Juni	20	33	19	61	18	94
„ Juli	19	14	18	71	18	28
„ August	18	75	18	13	17	50
„ September	19	31	18	68	18	6
„ October	20	31	19	74	18	81
„ November	20	83	20	22	19	50
„ December	20	50	19	75	19	—
Summa	222	7	216	26	209	96
Durchschnittspreis	18	51	18	2	17	50
dagegen 1879	13	51	12	99	12	59

Die hiesigen Marktpreise waren für Gerste pro 100 kg im Jahre 1880 durchschnittlich wie folgt:

	gut.		mittel.		gering.	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar	15	71	15	14	14	29
= Februar	15	71	15	14	14	29
= März	15	71	15	14	14	29
= April	15	71	15	14	14	29
= Mai	15	71	15	—	14	29
= Juni	17	55	16	71	15	75
= Juli	18	—	17	—	16	—
= August	17	14	16	60	16	—
= September	16	—	15	14	14	29
= October	15	71	14	80	14	29
= November	15	71	15	—	14	28
= December	15	71	15	—	14	28
Summa	194	37	185	81	176	34
Durchschnittspreis	16	20	15	48	14	70
dagegen 1879	14	11	12	74	11	52

Die hiesigen Marktpreise waren für Hafer und Erbsen pro 100 kg im Jahre 1880 durchschnittlich wie folgt:

	Hafer						Erbsen.	
	gut.		mittel.		gering.			
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar	15	91	15	11	14	31	14	80
= Februar	15	80	14	85	13	90	14	80
= März	16	—	15	20	14	22	15	41
= April	16	—	15	20	14	40	15	81
= Mai	16	—	15	20	14	40	15	84
= Juni	17	24	16	68	15	64	18	6
= Juli	17	60	16	80	16	—	18	63
= August	17	—	16	50	16	—	18	67
= September	17	—	16	—	15	—	16	59
= October	16	22	15	22	14	22	17	1
= November	17	—	16	17	15	33	18	32
= December	17	—	16	—	15	—	18	89
Summa	198	77	188	93	178	42	202	83
Durchschnittspreis	16	56	15	74	14	87	16	90
dagegen 1879	14	69	13	30	12	14	13	31

Kartoffeln. Stroh. Heu.

Die hiesigen Marktpreise waren für Kartoffeln, Richtstroh und Heu pro 100 kg in 1880 durchschnittlich wie folgt:

	Kartoffeln		Richtstroh		Heu	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar	3	49	4	50	3	50
= Februar	3	80	4	50	3	50
= März	4	29	4	50	3	50
= April	4	15	4	50	3	50
= Mai	3	60	5	50	3	50
= Juni	4	49	5	50	3	50
= Juli	5	33	5	50	3	50
= August	3	65	5	50	3	50
= September	3	51	5	25	5	25
= October	3	80	5	25	5	25
= November	4	50	5	25	5	25
= December	4	50	5	—	4	75
Summa	49	11	60	75	48	50
Durchschnittspreis	4	09	5	06	4	04
dagegen 1879	4	52	3	23	3	50

Fleisch.

Die hiesigen Marktpreise waren für Fleisch pro 1 kg im Jahre 1880 durchschnittlich wie folgt:

	Rindfleisch				Schweinefleisch.		Kalbfleisch.		Hammelfleisch.	
	von der Keule.		Bauchfleisch.							
	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
im Januar	1	10	—	90	—	90	—	95	—	95
= Februar	1	10	—	90	1	10	1	5	1	5
= März	1	20	1	—	1	15	1	10	1	10
= April	1	20	1	—	1	10	1	10	1	30
= Mai	1	40	1	—	1	30	1	10	1	60
= Juni	1	10	—	95	1	10	—	90	—	90
= Juli	1	20	1	—	1	10	—	90	—	90
= August	1	20	1	—	1	15	—	95	—	95
= September	1	20	1	10	1	15	1	05	1	5
= October	1	10	—	90	1	10	1	10	—	90
= November	1	20	1	—	1	10	1	10	1	10
= December	1	20	1	—	1	10	1	10	1	10
Summa . . .	14	20	11	75	13	35	12	30	12	50
Durchschnittspreis . . .	1	18	—	98	1	11	1	3	1	4
dagegen 1879 . . .	1	6	—	90	1	1	—	96	1	5

Speck.
Butter.
Eier.

Die hiesigen Marktpreise waren für Speck, Essbutter und Eier im Jahre 1880 durchschnittlich wie folgt:

	Speck (geräucherter)		Essbutter		Eier	
	pro 1 Kilogramm.				60 Stück.	
	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
im Januar	1	60	1	72	2	88
= Februar	1	60	1	60	2	81
= März	1	60	1	98	2	70
= April	1	60	1	86	2	22
= Mai	1	60	1	88	2	10
= Juni	1	80	1	55	2	47
= Juli	1	80	1	79	2	77
= August	1	80	1	90	2	47
= September	1	80	1	83	2	40
= October	2	—	1	84	2	94
= November	2	—	2	—	3	55
= December	2	—	2	—	4	—
Summa . . .	21	20	21	95	33	31
Durchschnittspreis . . .	1	77	1	83	2	78
dagegen 1379 . . .	1	66	1	84	2	75

D. Verkehrsstatistik.

Eisenbahnen.

Stations-Verkehr Bromberg.

Die **Königliche Ostbahn** beförderte im Etatsjahre 1880/81 auf der hiesigen Station 184230 ankommende und 169207 abfahrende Personen, in Summa also 353437 gegen 342630 Personen im Jahre 1879/80.

An dem Güterverkehre sind betheiligt im Etatsjahre 1880/81 mit Wagenladungen in Tonnen:

	Versand.	Empfang.		Versand.	Empfang.
1. Abfälle und Knochen	82	365	11. Colonialwaaren	128	2920
2. Lumpen	1218	894	12. Mehl	6418	598
3. Steinkohlen etc.	1125	1420	13. Salz	1023	240
4. Petroleum	36	1916	14. Spiritus	914	1220
5. Düngemittel	512	1300	15. Maschinen	530	280
6. Eisen-, Stahl- etc. Waaren	1894	3618	16. Metalle	415	182
7. Getreide	6012	14224	17. Oelkuchen	240	322
8. Fette, Talg	28	410	18. Papier	118	196
9. Flachs, Werg	—	126	19. Kalk, Cement	226	1885
10. Holz	5612	7214			

Der Gesammtgüterverkehr vertheilt sich (incl. Stückgut) für das Etatsjahr 1880/81 auf

Versand 58400 Tonnen gegen 50061 Tonnen in 1879/80
Empfang 74000 = = 63695 = = =

und betrug also zusammen 132400 Tonnen gegen 113756 Tonnen in 1879/80.

Der Viehverkehr an der hiesigen Station der Königlichen Ostbahn gestaltete sich im Jahre 1879/80 wie folgt:

	Versand.	Empfang.
Pferde	278	365
Stiere, Ochsen	311	701
Kühe	221	519
Kälber	46	130
Schweine, Ferkel	16494	11895
Schafe, Lämmer	6728	2322
Summa	24078	15932

C. Die Brutto-Einnahme betrug:

1. im Personen-Verkehr 543567 Mark
2. im Gepäck- „ } 39657 „
3. im Vieh- „ }
4. im Güter- „ 624844 „

Der hiesige Stationsverkehr der **Oberschlesischen Bahn** zeigte sich im Jahre 1880 hinsichtlich der Personenbeförderung ziemlich unverändert.

Im Güterverkehr betrug von nachstehenden Artikeln in Tonnen der

	Versand.	Empfang.
Abfälle, Lumpen, Knochen etc.	893,6	203,6
Steinkohlen*)	114,1	31029,8
Düngemittel	58,9	344,2
Eisen-, Stahlwaaren	1519,9	2535,5
Getreide, Kartoffeln	1795,6	6674,8
Fette, Talg, Theer etc.	177,6	50,3
Flachs, Werg etc.	190,2	—
Holz etc.	3042,5	965,4
Colonialwaaren	276,9	522,7
Mehl	858,8	1195,4
Salz	—	1046,6
Zucker	—	523,1
Spiritus	247,5	208,2
Maschinen	369,3	134,8
Metalle etc.	10,0	157,5
Oelkuchen	205,1	371,2
Papier, Pappe	300,8	47,8
Kalk, Cement, Thon, Steine etc.	7731,3	2496,0
Diverse Stückgüter	2819,8	1994,8

Der gesammte Güterverkehr stellte sich:

	Versand:	Empfang:		Summa in Tonnen:
1880	21271,9	50905,9	=	72177,8
1879	14321,6	73451,4	=	87773,0
1878	10777,3	104791,5	=	115568,8
1877	11235,1	77520,6	=	88855,7

Der Viehverkehr der Oberschlesischen Bahn in Bromberg betrug 1880:

	Ochsen.	Kühe.	Kälber.	Schweine.	Schafe.	Ziegen.	Pferde.	Hunde.
Versand	133	10	53	919	239	—	265	131
Empfang	297	193	44	369	783	2	187	77

Wasserstrassen.

Holzverkehr.

Der Holzverkehr betrug 1880:

A. Angemeldete Transporte.

Eingang.	Holzgattungen.	Stückzahl.	cbm.
In Thorn angemeldet:	Beschlagene Eichen	53967	29242
	Träger in den Eichen	48900	22413
	Rundeichen	1284	1003
	Träger in den Rundeichen	1605	735
	Kieferne und tannene Kanthölzer	226789	153555
	" " " Rundhölzer	331211	465765
	Elsen, Birken, Eschen und Buchen	17616	11010
	Träger in denselben	22020	10092
	Auflast	625	390
	Eichene Schwellen	58973	—
	Kieferne Schwellen	292960	—
Von der Oberbrahe wurden angemeldet:	Eichene Stäbe und Blamiser	20220	—
	Beschlagene Eichen	945	512
	Träger in den Eichen	945	433
	Rundeichen	108	84
	Träger in den Rundeichen	135	62
	Kieferne und tannene Kanthölzer	3900	2640
	" " " Rundhölzer	21050	29601
	Summa Eingang	1103253	727537
Ausgang.			
A. Durch den Canal gegangen:	Beschlagene Eichen	48615	26333
	Träger in den Eichen	48615	22282
	Rundeichen	1224	956
	Träger in den Rundeichen	1530	701
	Kieferne und tannene Kanthölzer	173359	117379
	" " " Rundhölzer	292971	411990
	Elsen, Birken, Eschen, Buchen	15804	9885
	Träger in denselben	19755	9054
	Eichene Schwellen	53557	—
	Kieferne Schwellen	212810	—
B. Von der Oberbrahe durch den Canal gegangen:	Eichene Stäbe und Blamiser	5220	—
	Beschlagene Eichen	945	512
	Träger in den Eichen	945	433
	Rundeichen	108	84
	Träger in den Rundeichen	135	62
	Kieferne und tannene Kanthölzer	3900	2640
C. In Thorn, Schulitz u. Brahnau verblieb:	" " " Rundhölzer	21050	29601
	Beschlagene Eichen	60	32
	Träger in den Eichen	60	28
	Kieferne und tannene Kanthölzer	1440	975
	" " " Rundhölzer	930	1308
	Eichene Schwellen	2000	—
	Kieferne Schwellen	39000	—
D. Von der Weichsel nach der Unterbrahe:	Eichene Stäbe und Blamiser	15000	—
	Beschlagene Eichen	30	16
	Träger in den Eichen	30	14
	Rundeichen	60	47
	Träger in den Rundeichen	75	34
	Elsen, Birken, Eschen, Buchen	1164	721
	Träger in denselben	1455	667
	Kieferne und tannene Kanthölzer	510	345
E. Von der Weichsel nach der Oberbrahe:	" " " Rundhölzer	12720	17887
	Elsen, Birken, Eschen, Buchen	612	382
	Träger in denselben	765	351
	Kieferne und tannene Kanthölzer	1350	914
	" " " Rundhölzer	5250	7383
F. In Kähne verladen:	Beschlagene Eichen	5067	2756
	Elsen, Birken, Eschen, Buchen	625	390
	Eichene Schwellen	3416	—
	Kieferne Schwellen	41150	—
G. Nach Elbing, Danzig etc. gegangen:	Kieferne und tannene Kanthölzer	2610	1767
	Beschlagene Eichen	195	105
	Träger in den Eichen	195	89
	Elsen, Birken, Eschen Buchen	36	22
	Träger in denselben	45	20
	Kieferne und tannene Kanthölzer	47520	32175
	" " " Rundhölzer	19340	27197
	Summa Ausgang	1103253	727537

B. An unangemeldeten Hölzern sind von der Weichsel gegangen:

	Holzgattungen.	Stückzahl.	cbm.
a. Nach der Unterbrahe:	Elsen, Birken, Eschen, Buchen	120	75
	Träger in denselben	150	68
	Kieferne und tannene Rundhölzer	2950	4148
	Kieferne Schwellen	8400	
b. Nach der Oberbrahe:	Elsen, Birken, Eschen, Buchen	288	180
	Träger in denselben	360	165
	Kieferne und tannene Kanthölzer	1952	1320
	Kieferne und tannene Rundhölzer	1040	1462
	Eichene Schwellen	34	
c. In Thorn und Schulitz ausgewaschen:	Kieferne und tannene Kanthölzer	1400	933
	Kieferne und tannene Rundhölzer	25500	35859
	Eichene Schwellen	243000	
	Kieferne Schwellen	200000	
d. In Kähne verladen:	Birkene Bohlen	1200	
	Rundbuchen	160	
	Eichene Bretter	3600	
	Eichene Quadrathölzer	8300	
	Rundeichen	90	
	Speichen	3000	
	Eichene Stabhölzer	48000	
	Eichene und elsene Bretter	4500	
	Kieferne Bretter	1300000	
	Kieferne Latten	144000	
	Kieferne Quadrathölzer	30000	
	Kieferne Schaalbretter	54000	
	Spundpfähle	300	
	Kieferne Stabhölzer	160000	
	Kieferne Schwellen	127300	
	Tannene Quadrathölzer	900	
	Tannene Bretter	15000	
	Summa unangemeldeter Hölzer	2385544	44210

Kahnverkehr.

Ferner sind Kähne durch den Canal gegangen:	Art der Ladung.	Anzahl der Kähne.
Richtung Bromberg-Berlin	Diverse Hölzer	386
	Diverse Artikel	190
	Getreide und Mehl	201
	Güter	4
	Leer	50
	Königliche Fahrzeuge	130
	Summa	961
Richtung Berlin-Bromberg	Diverse Artikel	239
	Güter	119
	Leer	510
	Königliche Fahrzeuge	119
	Summa	987

Hafenschleuse Brahemünde.

Der Hafenbetrieb im Jahre 1880 ist am 13. März eröffnet und am 24. December geschlossen worden. In 235 wirklichen Betriebstagen leistete die Hafenschleuse insgesammt 3172 Füllungen.

Während der ganzen Betriebszeit, die ausserordentlich lebhaft verlief und aufmerksame und angestrengte Dienstverrichtung von den Beamten erforderte — es wurden 617359 lfd. Meter Flossholz canalmässiger Breite gegen 410446 lfd. Meter im Vorjahre, mithin mehr 206913 lfd. Meter, und 1641 Stück Schiffsfahrzeuge gegen 1384 Stück im Vorjahre, mehr 257 Stück, geschleust — ist der Betrieb ungestört und ohne dass ein Unfall zu beklagen war, von statten gegangen. Alle angekommenen Holzflösse fanden jederzeit Aufnahme im Aussenhafen, wurden an der Hafenschleuse pünktlich expedirt und alsdann im Binnenhafen gelagert; nur als im Monat Juni ein sehr starker Andrang eintrat, dagegen der Abzug nach dem Bromberger Canal durch die von der oberen Brahe nach dem Canal gehenden Holzflösse sehr erheblich eingeschränkt wurde und der Binnenhafen vollständig mit Flossholz belegt war — es lagerten in demselben während einer längeren Dauer rot. 105000 lfd. Meter = rot. 420000 Quadratmeter Flossholz — mussten neue Ankünfte auf den durch die Canalisirung der unteren Brahe entstandenen Wasserflächen gelagert werden, welche bei Ausarbeitung und Feststellung des Hafenprojectes stets als Aushülfeplätze für den Binnenhafen bezeichnet worden sind und zu deren Benutzung die Königliche Regierung die Genehmigung ertheilt hatte. Von diesen Lagerplätzen ist jedoch nur in sehr geringem Umfang Gebrauch gemacht, indem auf denselben in der Zeit vom 2. Juni bis 21. Juli nicht mehr wie im Ganzen 11279 lfd. Meter Holzflösse canalmässiger Breite angelegt worden sind.

Der Wasserstand der Weichsel verblieb während des Betriebsjahres niedrig, und wenngleich derselbe im Laufe der Zeit auch einige Veränderungen durch Wachswasser erfuhr, so trat dasselbe doch zu mässig auf,

um die Holzflösserei mit grösseren Gefahren zu bedrohen, dagegen haben einige Holztransporte, die den Hafen nicht aufsuchten, auf der Weichsel durch die orkanartigen Stürme, die im Herbste herrschten, bedeutenden Schaden erlitten.

Es passirten die Hafenschleuse im Jahre 1880: 617359 lfd. Meter (410446 in 1879) Flossholz canalmässiger Breite mit 151159 Stück Auflast, sowie 1641 Stück Schiffsfahrzeuge, und zwar: 637 Stück beladene, 161 Stück unbeladene und 24 Dampfboote auf der Bergfahrt, und 467 Stück beladene, 330 Stück unbeladene und 22 Dampfboote auf der Thalfahrt.

Der Bericht der Bromberger Hafenactiengesellschaft giebt noch folgende interessante Details:

„Die Flösse und deren Auflast bestanden aus folgenden Holzgattungen:

420537	lfd. Meter und	3242	Stück Auflast	Kiefern-Rundholz
66463	= = =	36193	= =	= -Kantholz
19930	= = =	48769	= =	= -Schwellen
	=	36155	= =	= -Dachlatten
1489	= = =	9	= =	Eichen-Rundholz
2226	= = =	3851	= =	= -Kantholz
64185	= = =	587	= =	= -Plançons und Schiffsholz
11283	= = =	1104	= =	= -Schwellen
163	= = =	19725	= =	= -Stäbe und Stabholz
6947	= = =	49	= =	Tannen-Rundholz
4672	= = =	1252	= =	= -Kantholz
3494	= = =	47	= =	Birken-Rundholz
15970	= = =	176	= =	Buchen-, Elsen-, Eschen-, Pappeln-Rundholz
617359	lfd. Meter und	151159	Stück Auflast.	

Die Schiffsfahrzeuge waren wie folgt befrachtet:

a. die auf der Bergfahrt:

Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo	Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo
106	Kiefern-Bretter und -Bohlen	9256,9	4	Diverse Eisenwaaren	287,0
21	= -Kantholz	1925,0	3	Roheisen	75,0
84	= -Schwellen	7713,5	9	Eisenbahnschienen	934,2
3	= -Stabholz	195,0	2	Chamottsteine	130,0
1	Eichen-Rundholz	90,0	6	Diverse Baumaterialien	120,0
2	= -Kantholz	190,0	1	Mauersteine	6,0
3	= -Schwellen	310,0	29	Weizen	1853,5
8	= -Stabholz	695,0	137	Roggen	10991,3
6	Tannen-Kantholz	592,4	6	Mais	355,8
3	Birken-Bretter und -Bohlen	286,5	14	Rübsen	884,5
2	Buchen-Rundholz	150,0	1	Rüböl	95,0
1	= -Felgen	67,5	2	Leinkuchen	208,5
1	Pappeln-Bretter und -Bohlen	75,0	4	Kartoffeln	222,5
25	Bandstöcke	1087,5	4	Aepfel	24,0
2	Brennholz	20,0	1	Diverses Gemüse	10,0
1	Diverse Holzwaaren	15,0	1	Karpfen	17,2
1	Faschinen	7,5	2	Leere Fässer	95,0
111	Kohlen	7688,5	1	Tabak	45,0
1	Theer	20,0	4	Syrup	76,0
4	Dachpappe	113,7	—	Salz	27,5
3	Schiefer	237,5	1	Schleifsteine	75,0
1	Thonerde	100,0	1	Knochenmehl	76,0
2	Glaswaaren	100,0	10	Diverse Stückgüter	207,5
2	Töpferwaaren	125,0			

b. die auf der Thalfahrt:

Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo	Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo
3	Eichen-Kantholz	140,0	4	Diverse Eisenwaaren	140,0
16	Faschinen	246,5	3	Gipsmehl	196,0
160	Mauersteine	11287,5	2	Dungmittel	105,0
42	Feldsteine	3035,0	18	Salzsäure	1262,6
2	Sprengsteine	72,5	2	Colonialwaaren	70,0
6	Diverse Baumaterialien	421,0	1	Cichorien	25,0
21	Kalksteine	1324,0	6	Cichorienwurzel	422,6
7	Cement	375,9	93	Diverse Stückgüter	4206,2
5	Dachpappe	320,0	9	Weizen	856,0
4	Ofenkacheln	141,5	3	Roggen	101,5
8	Diverse Töpferwaaren	332,5	1	Spiritus	45,0
6	Porzellanerde	350,0	2	Mais	115,0
13	Thonerde	795,0	3	Mehl	75,0
2	Formsand	115,0	2	Kleie	30,0
2	Glaswaaren	165,0	4	Rübkuchen	262,5
3	Kohlen	37,0	1	Kartoffeln	96,2
6	Pulver und Munition	286,4	4	Leere Fässer	39,0
3	Laffetten und Pulverkasten	147,5			

Die vorstehend speciell aufgeführten Leistungen der Hafenschleuse haben wir in nachstehender Tabelle übersichtlich zusammengestellt.

Statistische Uebersicht der Leistungen der Hafenschleuse.

	Total-Summe der Schleusen-Füllungen	Flossholz: Anzahl der Schleusen-Füllungen à 928 Q.-M. Oberfläche	Flossholz: Ueberschiessende Oberfläche Q.-M.	Flossholz: Laufende Meter canalmässiger Breite	Schiffs-fahrzeuge Stück
Im Monat März	17	0	0	0	26
" " April	233	163	1450	37643	173
" " Mai	721	680 1/2	4740	157028	184
" " Juni	578	539	3740	123180	205
" " Juli	477	427 1/2	3500	98954	218
" " August	450	385 1/2	2880	88839	275
" " September	277	215 3/4	2780	50200	169
" " October	209	142 1/2	1590	32851	226
" " November	186	131	2980	28143	132
" " December	24	2	150	521	33
In Summa	3172	2686 3/4	23810	617359	1641

Nur fünfmal ist Tag und Nacht ohne Unterbrechung geschleust worden, und zwar am 28. und 29. Mai und 3., 4. und 5. Juni. Am 28. Mai führte die Hafenschleuse die grösste diesjährige Leistung aus, indem binnen 24 Stunden in 38 Füllungen rot. 8800 lfd. Meter Flossholz und 8 Schiffsfahrzeuge geschleust wurden.

Den Winterstand haben im Binnenhafen 3290 lfd. Meter Flossholz und im Aussenhafen 2210 lfd. Meter Flossholz, 2 mit Mauersteinen beladene und 1 unbeladenes Schiffsfahrzeug genommen.

Wie die Frequenz-Liste der Revisionsstelle an der Brahemündung resp. unser Flossholz-Journal nachweist, passirten nach der Brahe stromaufwärts:

im Jahre 1874	rot. 594346	lfd Meter canalmässig verbundenes Flossholz
" " 1875	" 643452	" " " " "
" " 1876	" 469374	" " " " "
" " 1877	" 483271	" " " " "
" " 1878	" 531952	" " " " "
" " 1879	" 431088	" " " " "
Mithin in sechs Jahren zusammen	rot. 3153483	lfd. Meter canalmässig verbundenes Flossholz
gleich durchschnittlich pro Jahr	" 525580 1/2	" " " " "
Dagegen beziffern sich die Transporte im Jahre 1880 mit	" 617359	" " " " "
und haben somit die sechsjährige Durchschnittsmenge mit	" 91778 1/2	" " " " "

überstiegen.

Schleusenverkehr.

Ueber den Schleusenverkehr an der II. Schleuse im Jahre 1880 giebt die Königl. Canal-Inspection folgende Details:

Anzahl der: von der Weichsel beförderten Holzflösse lfd. m	Anzahl der: dabei gemachten Schleusenfüllungen	Anzahl der ausserdem gemachten Schleusenfüllungen für Kähne	Kähne sind befördert aufwärts: leer	aufwärts: beladen	abwärts: leer	abwärts: beladen
von der Weichsel 576636	7813	726	51	786	513	363
			1713			
von der Oberbrahe 31076	423					
607712	8236					

Ferner wurden von Bromberg expedirt und passirten aufwärts die zweite Schleuse:

17 Kähne mit	Weizen	nach Berlin, Magdeburg
9 " "	Roggen, Gerste	" " Stettin
39 " "	Mehl	" "
8 " "	Glasbrocken	" Usch
117 " "	Ziegeln und Cement	" Speisecanal
2 " "	Brucheisen	" Hamburg
81 " "	Brettern	" Berlin, Potsdam, Cüstrin
29 " "	Kant- und Stabholz	" "
18 " "	Brennholz	" "
5 " "	Spiritus	" "
6 " "	Weizenkleie	" Stettin
13 " "	verschiedenen Gütern	" diversen Orten
344 Kähne zusammen.		

Oberbrahe.

Von der Oberbrahe sind nach der Unterbrahe resp. Weichsel befördert:

1	Kahn	mit	Ofenkacheln	nach Warschau
1	=	=	Steinkohlentheer	= Wloclawek
1	=	=	Gütern	= Thorn
1	=	=	Cement	= =
1	=	=	Mauersteinen und Asphalt	= =
130	Kähne	=	Mauersteinen	= =
2	=	=	Schwellen	= Danzig
137	Kähne zusammen.			

Karlsdorfer Schleuse.

Von Bromberg sind durch die Karlsdorfer Schleuse nach der Weichsel befördert:

1	Kahn	mit	Gütern	nach Wloclawek
1	=	=	=	= Thorn
1	=	=	Cement	= =
1	=	=	Gütern	= Culm
1	=	=	Kleie	= =
2	Kähne	=	Faschinen	= =
1	Kahn	=	Gütern	= Graudenz
1	=	=	Gütern und Kleie	= =
1	=	=	Dachpappe	= =
2	Kähne	=	Gütern	= Dirschau
2	=	=	Weizen	= =
2	=	=	Roggen	= =
5	=	=	Weizen	= Danzig
1	Kahn	=	Ofenkacheln	= =
1	=	=	Zinkblech	= =
1	=	=	Kleie	= =
5	Kähne	=	Gütern	= =
2	=	=	=	= Tiegenhof
1	Kahn	=	Mehl	= =
32	Kähne zusammen.			

Ausserdem gingen durch die Karlsdorfer Schleuse 109 Kähne mit 144649 Ctr. englischen Steinkohlen aufwärts nach Bromberg.

Wasserstand.

Wasserstände am Pegel der Stadtschleuse im Jahre 1880.

Monat	Am Oberhaupt		Am Unterhaupt		Bemerkungen
	höchster	niedrigster	höchster	niedrigster	
Januar	4,80	4,60	1,66	1,38	Der sehr hohe Wasserstand am Oberhaupt ist in Folge Eisversetzung am Leitwerk zwischen der I. und II. Schleuse entstanden.
Februar	5,50	4,60	2,04	1,44	
März	4,86	4,54	2,12	1,30	
April	4,74	4,50	1,58	1,34	
Mai	4,66	4,44	1,60	1,36	
Juni	4,72	4,42	1,58	1,34	
Juli	4,72	4,52	1,58	1,34	
August	4,94	4,46	1,96	1,44	
September	4,76	4,58	1,68	1,50	
October	4,74	4,62	1,88	1,54	
November	4,80	4,58	1,80	1,60	
December	5,00	4,60	2,18	1,50	

Post- und Telegraphenverkehr.

Der Bezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Bromberg, welcher den Regierungsbezirk Bromberg, sowie die zu dem Regierungsbezirke Marienwerder gehörigen Kreise Dt. Crone, Flatow, Konitz i. Wpr., Schlochau und Tuchel umfasst, erstreckt sich über einen Flächenraum von 19516,44 Quadratkilometer und enthält nach der Volkszählung vom Jahre 1880 eine Einwohnerzahl von 896664 Seelen.

Postverkehr.

Zu Ende des Jahres 1880 bestanden 172 selbständige, sowie 6 Zweigpostanstalten, ferner 1 selbstständiges Telegraphenamt und 107 Telegraphenanstalten, welche mit Postanstalten vereinigt sind. Amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen waren 82, davon 10 an Orten ohne Postanstalt eingerichtet. Postbriefkasten waren im Ganzen 950 Stück aufgestellt. Dieselben vertheilten sich auf 814 Orte. Ende 1880 waren 38 Posthaltereien vorhanden. Von denselben wurden 138 Postillone und 303 Postpferde unterhalten.

A. Der Postverkehr gestaltete sich im Jahre 1880 wie folgt:

Es gingen ein:

Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben	10255600	Stück
Packete ohne Werthangabe, Briefe und Packete mit Werthangabe	944400	=
Nachnahmesendungen	158600	=
Postauftragsbriefe	50940	=
Postanweisungen wurden eingeliefert . . . . mit 43042926 Mark 06 Pf.	538093	=
Von im Postwege bezogenen Zeitungen wurden befördert . . .	1570590	Nummern
Die Zahl der beförderten aussergewöhnlichen Zeitungsbeilagen belief sich auf	69071	Stück
Zahl der Postreisenden	43692	Personen.

Der Verkehr bei dem hiesigen Kaiserlichen Postamte einschliesslich der Zweig-Postanstalt am Bahnhofe war folgender:

Eingegangene Sendungen:

	1879		1880	
Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe:				
portopflichtig	1058076	Stück	1096218	Stück
portofrei	132732	=	125316	=
Postkarten	181674	=	199404	=
Drucksachen	114432	=	161586	=
Waarenproben	5022	=	9450	=
Packete ohne Werthangabe	153450	=	158958	=
Briefe mit Werthangabe	24012	=	23562	=
Werthbetrag	40640652	Mark	37967878	Mark
Packete mit Werthangabe	4842	Stück	4986	Stück
Werthbetrag	7147296	Mark	9651906	Mark
Nachnahmesendungen:				
Briefe	6840	Stück	9468	Stück
Packete	6102	=	7362	=
Gesammtbetrag der Nachnahme	106290	Mark	123282	Mark
Postaufträge:				
zur Geldeinziehung	7636	Stück	8112	Stück
Betrag	872933	Mark	923761	Mark
zur Accepteinholung	219	Stück	226	Stück
Postanweisungen	97917	=	115829	=
Betrag	4562952	Mark	5118822	Mark
Zeitungen, und zwar Exemplare	2733	Stück	7160	Stück
mit zusammen Nummern	369281	=	456947	=

Aufgegebene Sendungen:

	1879		1880	
Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe:				
portopflichtig	1108368	Stück	1112076	Stück
portofrei	146718	=	125604	=
Postkarten	187704	=	219068	=
Drucksachen	177264	=	196938	=
Waarenproben	8032	=	6948	=
Packete ohne Werthangabe	118620	=	117972	=
Briefe mit Werthangabe	13950	=	13734	=
Werthbetrag	22902498	Mark	24064560	Mark
Packete mit Werthangabe	3204	Stück	3906	Stück
Werthbetrag	7639398	Mark	32876928	Mark
Postaufträge	4142	Stück	3769	Stück
Postanweisungen	89031	=	100864	=
Betrag	4961178	Mark	5410700	Mark
Portoeinnahme	218274	=	229990	=
Ortsbriefbestellgeld	13455	=	19346	=
Landbriefbestellgeld	3454	=	4430	=
Personengeld und Ueberfrachtporto	5197	=	5183	=
Mit der Post reisten von hier ab	2368	Personen	2400	Personen
Zahl der bei den Verlegern bestellten Zeitungsexemplare	5890		6013	
Zahl der abgesandten Zeitungsnummern	1180327		1196024	
Zahl der abgesandten aussergewöhnlichen Zeitungsbeilagen	59362		44684	

Die Bestellung der Sendungen im Ortsbestellbezirk des Kaiserlichen Postamts zu Bromberg erfolgt an den Wochentagen hinsichtlich der Briefsendungen 3 mal täglich, hinsichtlich der Packet- und Geldsendungen 2 mal täglich, an Sonntagen für sämmtliche Sendungen 1 mal täglich durch 16 Briefträger und 2 Packetbesteller. Den Landbestellbezirk begehen 8 Landbriefträger.

Die durchschnittlich täglich bestellten Brief-, Packet- und Geldsendungen betrugen im Jahre 1880 im Ortsbestellbezirke 2938 Stück, im Landbestellbezirke 232 Stück.

Seitens der Adressaten wurden durchschnittlich täglich von der Post abgeholt: im Ortsbestellbezirke 2005 Sendungen, im Landbestellbezirke 44 Sendungen.

Die Zahl der abholenden Briefempfänger belief sich im Ortsbestellbezirke auf 300, im Landbestellbezirke auf 14. Von letzteren liessen das Porto stunden im Ortsbestellbezirke 34, im Landbestellbezirke 1.

Postbriefkasten waren im Ortsbestellbezirke 19 und im Landbestellbezirke 24 angebracht.

Amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen befanden sich im Ortsbestellbezirke 5, im Landbestellbezirke 1. Der Betrag der von letzteren im Jahre 1880 verkauften Postwerthzeichen berechnet sich auf 4100 Mark.

Während des Jahres 1880 wurden hier 7 Extraposten abgefertigt.

Aus dem Verkauf von Wechselstempelmaterialien wurden bei dem hiesigen Postamte 10376 Mark, im Vorjahre 11260 Mark vereinnahmt.

B. Telegraphen-Verkehr.

Telegraphen-verkehr.

I. Im Ober-Postdirections-Bezirk:

Telegramme wurden aufgegeben:

	1879		1880	
a. inländische	122887	Stück	133730	Stück
b. ausländische	1714	=	1940	=

	1879	1880
Telegramme gingen ein	128380 Stück	137136 Stück
Für aufgegebene Telegramme wurden an Gebühren erhoben	94636 Mark	101331,87 Mark
Apparate waren im Betriebe	169	182

II. Bei den hiesigen Telegraphen-Anstalten:

Bezeichnung der Telegraphenanstalt.	Aufgegebene Telegramme		Gebühren sind erhoben	Angekommene Telegramme (inländische und ausländische)	Zahl der im Betriebe gewesenen Apparate.
	inländische Stück.	ausländische Stück	Mark.		
Telegraphenamt I Bromberg	26496	664	20957,71	29186	22
Zweig-Postamt am Bahnhofe in Bromberg . . .	2291	98	2082,59	1875	1
Bromberg, Ausstellungsplatz, 15. Mai bis 19. Juli	443	6	374,95	151	1

E. Bromberger Provinzial-Gewerbe-Ausstellung.

Dank der Opferwilligkeit ihrer Bürger für das allgemeine Wohl war es der Stadt Bromberg möglich, eine Provinzial-Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1880 zu arrangiren, welche die ursprünglichen Erwartungen übertraf und ihren Zweck nach allen Richtungen hin erfüllte. Gar vielfach begegnet man irrigen Anschauungen über unsere Ostprovinzen und selbst in Deutschland mangelhaften und ungenauen Kenntnissen, die über das culturelle und wirthschaftliche Leben dieser vielfach verkannten Landestheile herrschen. Es vereinigten sich die Gewerbetreibenden der Provinzen Posen, West- und Ostpreussen, um, da nur Erzeugnisse derselben auf der Bromberger Ausstellung zur Anschauung kamen, berichtigend und klärend auf diese Urtheile zu wirken, und die Ausstellung hat unwiderlegliche Beweise von der Erfüllung jener schwierigen culturellen Aufgaben erbracht, welche von jeher dem Osten Deutschlands oblagen. Bromberg war der Sammelpunkt der Industrie- und Gewerbeerzeugnisse jener drei Provinzen, deren ausdauerndem Fleiss trotz ungünstiger Vorbedingungen es gelungen ist, die Anerkennung der Ebenbürtigkeit mit anderen deutschen, weit besser situirten Gauen zu erwerben. Ausser vielen grossindustriellen Etablissements, welche bereits zu den ersten in Deutschland zählen, sind die Neuerungen unserer landwirthschaftlichen Industrie, die Einrichtungen für den rationellen Betrieb des Ackerbaues, der Viehzucht, die Etablissements unserer Holzindustrie mustergiltig geworden, und die stetig wachsende Ausbeutung unseres mineralischen Bodenreichthums hat unsere Handelsbeziehungen wesentlich erweitert.

Diesem Bilde mannigfaltiger und grossartiger Leistungen im Grossbetriebe reihten sich ebenbürtig die kleinen Fabrikanten und einzelnen Handwerker an, welche es sich angelegen sein liessen, die Intelligenz und Arbeitsamkeit unserer Bevölkerung, die Fortschritte, welche trotz der kritischen Zeiten jedes Gewerbe im letzten Jahrzehnt gemacht hat, zu beweisen. Ihre Erzeugnisse zeigten nicht nur technische Vollkommenheiten, sondern entsprachen neben der höchstmöglichen Imitation auch durch eigene Entwürfe der zunehmenden Verfeinerung des Geschmackes. Wir bestätigen hiermit nur die Anerkennung, welche auch von den Herren Ministern und Ministerialräthen, die längere Zeit unsere Ausstellung besuchten, derselben geworden ist.

Nachdem von Bromberger Bürgern ein Garantiefonds von 25000 Mark gezeichnet war, wurde das Hauptgebäude der Berliner Industrie-Ausstellung von 1879 erworben, und obwohl dasselbe einen Raum von 5000 qm umfasst, erwies es sich doch zu klein und machte so umfangreiche Anbauten nöthig, dass von den 29000 qm, welche der eingehegte Ausstellungsplatz umfasste, rund 7000 qm überbaut waren, welche ausschliesslich zur Aufnahme der Ausstellungsgegenstände dienten.

Für den Fall, dass nach Verwendung des Garantiefonds eine Unterbilanz sich herausstellen sollte, hat die Staatsregierung eine Unterstützung von 12000 Mark und die Stadt Bromberg unter denselben Bedingungen eine solche von 5000 Mark bewilligt.

Das Ausstellungs-Comité bestand aus folgenden Herren:

Otto Leue, Brauereibesitzer, Bromberg, Vorsitzender,
Bachmann, I. Bürgermeister, Bromberg,
Budtke, Kaufmann, Bromberg,
Dübeler, Kaufmann, Bromberg,
Friedländer, Banquier (Schatzmeister), Bromberg,
Gebauhr, Commerzienrath, Königsberg i. Pr.,
Grüder, Stadtbaurath, Posen,
Hagemann, II. Bürgermeister, Danzig,
Herse, II. Bürgermeister, Posen,
L. Levy, Bergwerksbesitzer, Bromberg,
Linke, Stadtbaurath, Bromberg,
Merres, Fabrikant, Bromberg,
Munscheid, Redacteur (Schriftführer), Bromberg,
Peterson, Ziegeleibesitzer, Bromberg,
Pfannenschmidt, Fabrikbesitzer, Danzig,
Reichert, Regierungsrath (Regierungscommissarius), Bromberg,
Reimann, Zuckersiederei-Director, Amsee,
Schmidt, Regierungsrath, Mitglied der Direction der Ostbahn, Bromberg,
Schramm, Fabrikbesitzer, Bromberg,
Sell, Wasserbauinspector, Bromberg,
v. Zychlinski, Garnison-Bauinspector, Bromberg.

Die Ausstellung wurde am 15. Mai 1880 von Sr. Excellenz dem Oberpräsidenten Günther aus Posen eröffnet und officiell am 30. Juli 1880 geschlossen.

Beschickt war die Ausstellung von 590 Ausstellern, deren Erzeugnisse in 14 Gruppen eingetheilt waren.

Gruppe						
Gruppe	I (Textil- und Bekleidungs-Industrie)	zählte	105,	dar.	54	Bromberger Aussteller.
„	II (Chemische Industrie, Nahrungs- und Genussmittel)	„	90,	„	23	„ „
„	III (Leder-, Kautschuck- und Guttaperchawaaren)	„	16,	„	5	„ „
„	IV (Papier, Buchbinder- und Galanteriewaaren)	„	11,	„	5	„ „
„	V (Kurz- und Galanteriewaaren)	„	5,	„	2	„ „
„	VI (Metallindustrie)	„	68,	„	26	„ „
„	VII (Holzindustrie)	„	76,	„	36	„ „
„	VIII (Thon-, Kunststein- und Glaswaaren)	„	40,	„	14	„ „
„	IX (Bergbau- und Hüttenwesen)	„	4,	„	1	„ „
„	X (Maschinenwesen und Transportmittel)	„	74,	„	20	„ „
„	XI (Bauwesen)	„	29,	„	21	„ „
„	XII (Gartenanlagen)	„	3,	„	1	„ „
„	XIII (Kunstgewerbe, Wissenschaftl. u. musikal. Instrumente)	„	64,	„	19	„ „
„	XIV (Lehrmittel)	„	5,	„	2	„ „
		Summa	590,	dar.	229	Bromberger Aussteller.

Für die Prämiirung der Aussteller hatten der Herr Handelsminister 10 silberne und 20 bronzene Staatsmedaillen und der Herr landwirthschaftliche Minister 5 silberne und 10 bronzene Staatsmedaillen bewilligt. Die höchste Auszeichnung bestand in Ehrenpreisen; von denen erhielten:

I. Ehrenpreis der Stadt Bromberg: Steinsalzbergwerk Inowrazlaw;
I. „ „ „ Danzig: F. Schichau, Maschinenfabrik, Elbing;
II. „ „ „ Bromberg: A. Krzyzanowski, Cementwaarenfabrik, Posen; F. Hege, Möbelfabrik, Bromberg; J. Pietschmann, Dachpappenfabrik, Bromberg; Rübenzuckerfabrik Amsee;
II. „ „ „ Danzig: Fielitz & Meckel, Ofenfabrik, Bromberg.

Von den sieben Ehrenpreisen haben drei somit Bromberger Fabrikanten erhalten.

Die **goldene Medaille** erhielten:

W. Engelbrecht, Möbelfabrik, Königsberg i. Pr.
Rich Ménard, Juwelier, Bromberg.
Victorius & Herzfeld, Ofenthürenfabrik, Graudenz.
W. Toense, Wäschefabrik, Bromberg.
C. Blumwe, Patentachsenfabrik, Bromberg.
Ed. Kühl, Sattlerwaarenfabrik, Bromberg.
R. Gawe, Schlossermeister, Bromberg.
C. J. Gebauhr, Pianofortefabrik, Königsberg i. Pr.
S. Kronthal & Söhne, Möbelfabrik, Posen.
H. Claass, Zahntechniker in Königsberg i. Pr.
Actien-Gesellschaft für Leinenindustrie, Elbing.
A. Kuhrau, Weberei, Gumbinnen.
Pfannenschmidt & Krüger, Chem. Fabrik, Danzig.
Carl Ecke, Pianofabrik, Posen.
Ludwig Prochownik, Herrengarderobe, Bromberg.

Von 15 Prämiirten erhielten somit sechs Bromberger Firmen die goldene Medaille.

Silberne Medaillen erhielten folgende Bromberger Firmen:

C. Reschke, Messingwaaren; A. Schild, Böttcherarbeiten; Jul Brilles, Lederwaaren; Jul. Rady, Schlosserarbeiten; G. Böhlke, Drucksachen; C. Jenisch, Sandsteinarbeiten; Radtke, Malerei; J. Menning, Möbel; L. Hennig, Tischlerarbeiten; J. Ménard, Blechwaaren; Gebrüder Schmidt, Damen-Confection; H. Salomo, Seilerwaaren; J. Sandmann, Posamentierwaaren; H. Nathan, Pelzwaaren; A. Fürstenau, Tapezierarbeiten; J. Schulze jun., Hüte; H. J. Gamm, Seifenfabrikate; C. A. Franke, Spirituosen; Ziegler & Co., Treibriemen; C. Fiebrandt, Schlosserarbeiten; C. A. Breidenbach, Alfenidesachen; J. F. Semerau, Kupferschmiedearbeiten; H. Israelowicz, Klempnerwaaren; L. Gündler jun., Korbwaaren; S. Goldbaum, Goldrahmen; F. W. Schramm, Patent-Stabboden; C. Stampehl, Zimmerarbeiten; Gebrüder Berndt, Zimmerarbeiten; E. Merres, chirurgische Instrumente; Bromberger Prov.-Zweigverein des Verbandes deutscher Müller, Mühlenfabrikate (Aussteller waren: Wolfen & Fliess-Bromberg; H. Bieber-Schönau; A. Bloedow-Freidorf; L. Baerwald-Nakel; M. A. Falckenberg-Chobielin; F. Poll-Thure; L. Dahlmann-Rudamühle; C. H. Schneider-Lobsens; S. Salomon-Samotschin; C. Albrecht-Mühlthal; A. Lippmann & Co.-Labischin; Th. Fischer-Nakel; Ph. Joseph-Wilhelmsthal; Rud. Drewitz-Schneidemühl); Gebrüder Andrae, Confituren; J. von Preetzmann, Conditorwaaren; J. Grünenwald, Möbel; J. Pufe, Porzellan; H. Neuendorf, Steinmetzarbeiten; Grunwald's Erben, Bier; zusammen 36 von 84 Prämiirten.

Mit der landwirthschaftlichen silbernen Staatsmedaille wurden 5 Firmen prämiirt, darunter, aus Bromberg: M. Fliess, Kraftkaffee aus Lupinen. F. Eberhardt, Dampfmaschinen. Michael Levy & Co. Kalkproducte.

Die bronzene Staatsmedaille erhielten 20 Aussteller, darunter 7 Bromberger, und zwar: H. Rosenberg jun., Tinten; Brunk, Schlosserarbeit; Gebrüder Slawinski, Baumaterialien; L. Zobel, Drehrolle; C. F. Fischer, Drucksachen; Dr. Klemich, Zahntechnische Präparate; A. Dittmann, Drucksachen.

Die bronzene Medaille erhielten von 85 Ausstellern 43 Bromberger, und zwar: Geschwister Kube; Emil Marks; E. Untermann; F. Jedwabska; E. Hach; R. Steiner; Geschw. Friedländer; Theophil Falk; S. Davidsohn; H. Schlesinger Nachfolger; R. Kantzke; L. Winckler; O. Peschel; Taterka; Moritz Schlesinger; G. Balke; J. Barnass; O. Lastig; J. L. Jacoby; Huch; Joh. Janke; C. John; H. Teschner; W. Klawitter; F. Splett; L. Zacharias; Krüger; R. Reimann; Arndt; F. Zorn; Pulvermacher & Dyck; L. Bollmann; J. G. Neumann; O. Schmechel; L. Wegner; E. Albrecht; C. Gause; Kommrusch; Radtke; F. Peterson, Wolter; H. A. Nötzel.

Mit Diplomen wurden von 130 Ausstellern 53 Bromberger versehen: Benno Thiele; A. Gollubier; H. Lippmann; J. F. Schachner; I. Rosenthal; Dr. L. Schwarze; B. Mattek Nachf.; O. Budnick; J. Meissner; L. Marcuse; B. Segall; H. Kern; C. Leistikow; Groch; Dydrynski; Wierzbicka; Alb. Schröter; G. Granobs; G. Schulz; Fr. Schmidt; O. Trennert; O. Jeremias; F. Lehmann; H. Binner; R. Eske; E. Binner; C. Krause; Prov.-Blinden-Anstalt; A. Albrecht; Ziemanke; E. Kullich; G. Masché; Joseph Benditt; Schönfelder; Zimmermeister Wiese; Bielert; Redantz; W. Fenske; C. W. Feiertag's Nachf.; E. Hannemann; G. Schröter; G. B. Schulz; H. Schmidt; W. Lange; Alb. Cohnfeld; C. Gross; Br. Weber; Th. Joop; Th. Joop & Co.; Stenographen-Verein; J. Rosenheim; Höhnel-Hartmann; Schmidt-Manthey; Mügge; Segall.

Unter den insgesammt 326 Prämiirten befinden sich somit 144 Bromberger Firmen oder ca. 25 pCt. der sämmtlichen Aussteller.

F. Innere Angelegenheiten des Handels- und Gewerbestandes.

Geschäftsusancen.

Gelegentlich der Prozessführung mehrerer hiesiger Handlungshäuser hat die Handelskammer auf Anfragen Seitens verschiedener Gerichte folgende Gutachten über Geschäftsusancen abgegeben:

I. An das Königliche Oberlandesgericht zu Posen.

Persönliche Spesen bei Compagnie-Geschäften.

Eine hiesige Handlung A. & B. hatte für ihr Lieferungsgeschäft an die Militairintendantur den hiesigen Kaufmann C. als Theilnehmer an dem Geschäft angenommen, dasselbe aber ohne seine Zuziehung ausgeführt und für ihre persönlichen Mühewaltungen ausser den besonders in Rechnung gestellten persönlichen Reisespesen ein Präcipuum von zusammen 3000 Mark beansprucht. Auf die Anfrage, ob eine derartige Vergütung allgemein, insbesondere in Bromberg, Handelsgebrauch ist, haben wir uns wie folgt geäussert:

„1. Bezüglich der Vergütung für die Mühewaltung einzelner das Geschäft besorgender Theilnehmer eines gemeinschaftlichen Handelsunternehmens bestehen feste Usancen weder an unserem Platze, noch unseres Wissens nach an anderen Orten.

2. Derartige Vergütungen pflegen für die Verwaltung des Geschäftes Seitens einzelner Theilnehmer vorher vereinbart zu werden."

II. An das Königliche Landgericht zu Bromberg.

Obligatorische Zahlung der Schiprowe beim Holzverkauf.

Auf die Anfrage, ob beim Holzverkauf in der Provinz Posen in betreff der aus Polen und Galizien kommenden Hölzer es Handelsgebrauch sei, dass der Käufer pro Traft eine Schiprowe von 15 Mark an den Transportführer bezahlen muss, haben wir folgendes Gutachten abgegeben:

„Eine obligatorische Zahlung der Schiprowe (somit auch nicht in Höhe von 15 Mark) beim Verkauf der aus Polen und Galizien kommenden Hölzer ist durchaus nicht Handelsgebrauch in unserer Provinz."

Der Käufer von Holz, fügten wir unserem Gutachten hinzu, pflegt ein Trinkgeld, sogenannte Schiprowe, nach seinem Belieben dem Transportführer zu zahlen, wenn derselbe auf dem Holztransporte genügend Material zum Schrecken, Weden etc., soweit solches für den Weitertransport nöthig ist, belässt. Dieses Trinkgeld variirt jedoch nach der Qualität und Quantität des zurückgelassenen Materials zwischen 10 bis 15 Mark pro Traft. Dies ist, wie gesagt, eine freiwillige Zahlung, welche in vielen Fällen auch verweigert wird. Ein Recht, dieses Douceur zu fordern, hat am allerwenigsten der Verkäufer des Holzes, aber auch der Transportführer nicht.

III. An das Königliche Amtsgericht zu Bromberg

gaben wir ein Gutachten dahin ab,

Stillschweigende Genehmigung einer Tratte.

„dass es im hiesigen Handelsverkehr unter Kaufleuten Gebrauch ist, dass die Offerte des Verkäufers, in Höhe des Kaufgeldes eine an dem bedungenen oder usancemässigen Zahlungstage desselben fällige Tratte auf den Käufer zu ziehen, für genehmigt gilt, wenn der Verkäufer dem Käufer von seiner Absicht, eine solche Tratte in Umlauf zu setzen, Kenntniss giebt und der Käufer keinen Widerspruch hiergegen erklärt."

Vereinswesen.

Der Verein der Kaufleute zählt 75 Mitglieder. Die Jahreseinnahme betrug mit dem Baarbestande per ult. December 1879 zusammen 1434,53 Mark, die Ausgabe 1429,68 Mark. Verzinslich angelegt sind beim Vorschussverein 300 Mark; der eiserne Fonds in Höhe von 2100 Mark besteht in $4\frac{1}{2}$ procent. westpreussischen Pfandbriefen, so dass das Vereinsvermögen am 1. Januar 1881 sich auf 2404,85 Mark bezifferte.

Der Bromberger Provinzial-Zweigverein des Verbandes deutscher Müller hat in einer Generalversammlung u. A. beschlossen:

1. Zur Regelung des Wander- und Unterstützungswesens für die Gesellen Arbeits- und Anmeldebureaux zu errichten;
2. die Sackleihfrage dahin zu erledigen, dass die Säcke mit der Firma der Mühle gezeichnet sein müssen beim Verkauf an ortsangesessene Bäcker und Mehlhändler, die nach auswärts gehenden Säcke aber sind mit auf Rechnung zu stellen.

Der Verein junger Kaufleute verfolgte auch im zweiten Vereinsjahre sein Ziel mit allem Eifer.

Im Laufe des Jahres stieg die Mitgliederzahl von 112 auf 118. Ausser den Discussionen an den wöchentlichen Vereinsabenden waren im Wintersemester mehrere öffentliche Vorträge von hervorragenden Vertretern der Wissenschaft gehalten worden.

Der Unterrichtscursus beschränkte sich auf einfache und doppelte Buchführung, und betheiligten sich hieran 15 junge Kaufleute.

Eine Vereinsbibliothek ist durch reichliche Schenkungen begründet und fleissig benutzt worden.

Arbeiterstatistik.

Die Arbeiterstatistik Brombergs im Jahre 1880 war

	I. Semester	II. Semester
Maschinenfabriken	224	194
Ziegel- und Ofenfabriken	230	273
Mühlen-Etablissements	139	135
Druckereien	164	165
Dampfsägewerke	72	56
Gerberei	80	80
Papierfabrik	28	29
Möbelfabrik	100	100
Dachpappenfabrik	88	125
Zusammen	1125	1157

Bauconsense wurden ertheilt: 1879 1880 — Bauconsense.

		1879	1880
1.	Neu- und Anbauten von Wohngebäuden . . . . (einschliesslich der Hofgebäude bei Neubauten von Grundstücken)	62	60
2.	Reparatur und innerer Ausbau von Gebäuden	70	69
3.	Neubauten von Stallungen, Remisen etc	136	64
4.	Herstellung von Gartenlauben, Zäunen etc.	78	182
	Zusammen . . .	346	375 Stück.

Bis zum Schlusse des Jahres 1880 waren im Handelsregister des Amtsgerichts Bromberg: — Handelsregister.

541 Einzelfirmen im Firmenregister eingetragen,
13 „ davon gelöscht, verblieben
528 Einzelfirmen. (607 im Jahre 1879.)
44 Handels-Gesellschaften im Gesellschafts-Register eingetragen,
1 „ davon gelöscht,
43 Handels-Gesellschaften verblieben. (39 im Jahre 1879)
79 Procuren im Procuren-Register eingetragen,
1 „ davon gelöscht,
78 Procuren verblieben. (76 im Jahre 1879.)
5 Genossenschaften eingetragen,
1 „ davon gelöscht, verblieben
4 Genossenschaften. (5 im Jahre 1879.)

In's Zeichenregister sind 4 Marken eingetragen.

Ausserdem sind im Jahre 1880 7 Concurse gegen 9 im Vorjahre zur Einleitung gekommen. — Concurse.

Beim hiesigen Landgerichte waren im Jahre 1880 379 Wechselprozesse anhängig. — Wechselprozesse.

Die Anzahl der Gewerbesteuerpflichtigen vertheilte sich im Etatsjahre 1880/81 wie folgt: — Gewerbesteuer.

Steuerklasse		Zahl der Besteuerten	Gewerbesteuer-betrag
Kaufleute	Klasse A I	22	4626 Mark
„	„ A II	311	14868 „
Händler	„ B I	528	9513 „
Kleinhändler mit Getränken	„ B II	3	54 „
Gast- und Schankwirthe	„ C	214	7728 „
Handwerker	„ H	246	4398 „
Schiffer, Lohn- und Frachtfuhrleute	„ K	29 Schiffer 40 Fuhrleute	756 „
	Summa . .	1393	41943 Mark

gegen 1479 Steuerpflichtige und dem Gewerbesteuerbetrage von 41355 Mark in 1879/80.

Durch die Sachverständigen-Commission der Handelskammer fanden zwischen hiesigen Kaufleuten streitige Angelegenheiten ihre Erledigung. — Handelskammer.

Die Secretariatsarbeiten der Handelskammer haben sich im Jahre 1880 wiederum gesteigert. Ausser den sondirten Tarifen und Drucksachen sind laut Correspondenz-Journal 510 eingegangene Schriftstücke und Correspondenzen (gegen 488 im Jahre 1879) erledigt worden.

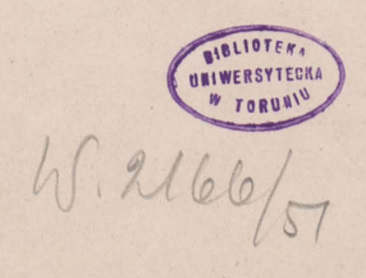
Während des Jahres 1880 fanden 13 Plenar- und 8 Commissionssitzungen der Handelskammer statt, deren Verhandlungen in Gemässheit des § 27 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 veröffentlicht wurden.

Die Einnahmen der Handelskammer betrugen für das Etatsjahr vom 1. April 1880 bis 31. März 1881 incl. des Restbestandes . . . . 3429 Mark 20 Pf.
Nach Abzug der etatmässigen Ausgaben von . . . . 2548 „ 32 „
verblieb am Ultimo März 1881 ein Bestand von . . . . 880 „ 88 „

Die Beiträge der Handelskammer wurden mit einem Zuschlag von 12,5 Pf. pro Mark der auf die Wahlberechtigten veranlagten Gewerbesteuer vom Handel erhoben.

Bromberg, im Juli 1881.

Die Handelskammer.



Verzeichniss der Mitglieder.

Hermann Franke, Vorsitzender.

Albert Arons, Stellvertreter des Vorsitzenden.

Herm. Dyck.

M. Fliess.

Dagobert Friedländer.

Ludwig Kolwitz.

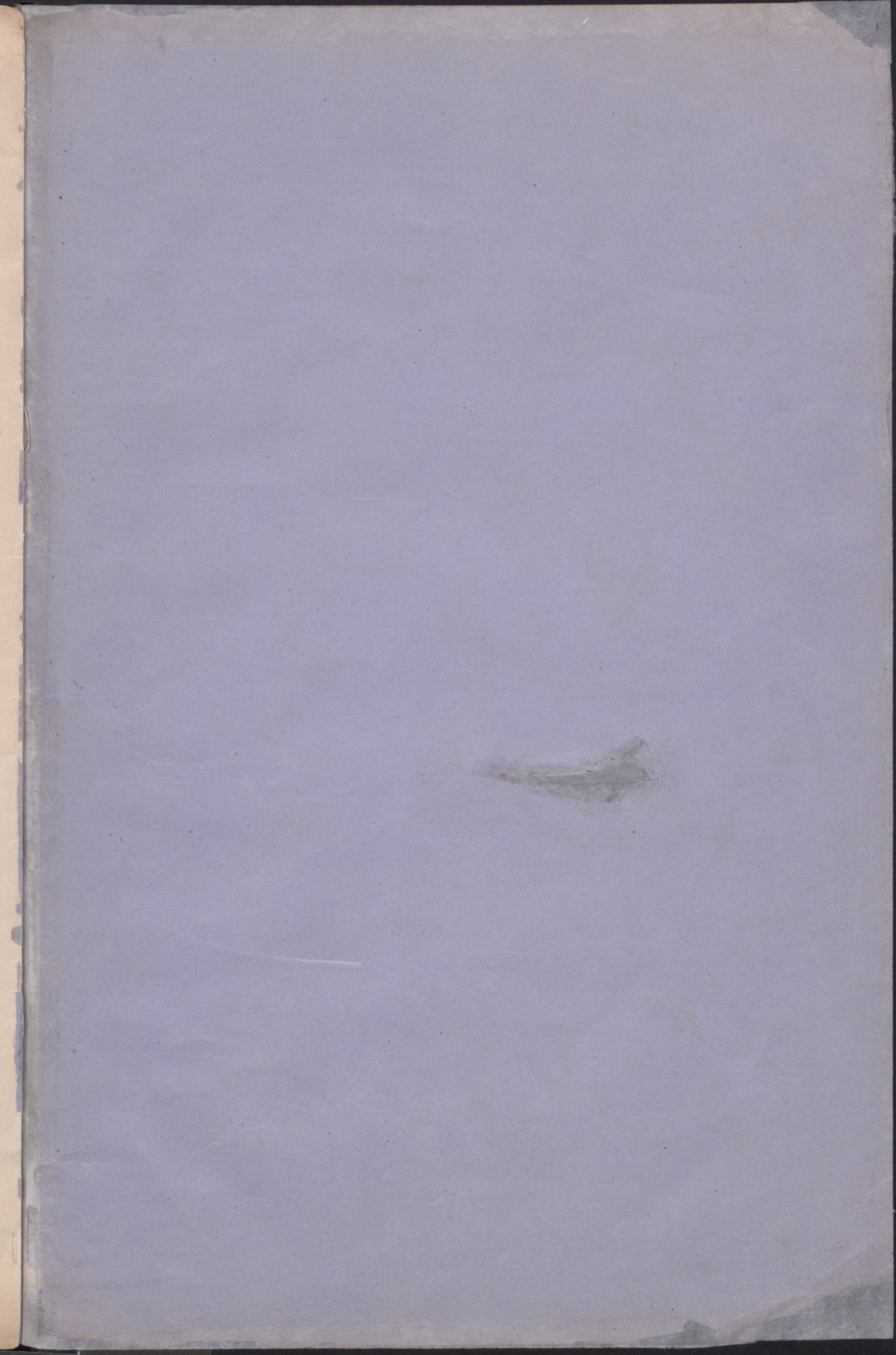
Louis Levy.

Carl Teschner.

Emil Werckmeister.

Leopold Hirschberg, Secretär.

Inhalts-Verzeichniss.




Biblioteka Główna UMK
300020843784


x·rite
colorchecker CLASSIC
mm